



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1452**

6 Οκτωβρίου 2003

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Δ3/Γ/37160/8112

Έγκριση Κανονισμού Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης Αεροδρομίων (Emergency Plan).

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 714/70 «περί ιδρύσεως Δ.Ε.Μ παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΦΕΚ 238Α) όπως αυτό συμπληρώθηκε με την παρ. 15, εδ. β του άρθρου 10 του Ν. 2801/00 και αντικαταστάθηκε από την παρ. 3 του άρθρου δέκατου τρίτου του Ν. 3082/02 (ΦΕΚ 316/Α).

2. Τις διατάξεις του Π.Δ. 56/89 «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137Α) όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154Α) και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ 38Α).

4. Τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) στο ΑΝΝΕΧ 14 (Σχεδίαση αεροδρομίων και λειτουργίες) και τα εγχειρίδια Airport Services manual, Part 1 Rescue and Fire Fighting, Doc 9137-AN/898 κεφάλαιο 11 και το Part 7 Airport Emergency Planning.

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

6. Την ανάγκη καθορισμού διαδικασιών για τον συντονισμό των Υπηρεσιών που εμπλέκονται σε περιπτώσεις αεροπορικών συμβάντων σε όλα τα αεροδρόμια της Ελληνικής Επικράτειας στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε τον Κανονισμό Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης Αεροδρομίων (Emergency Plan) μετά των δεκατεσσάρων (14) παραρτημάτων του, τα οποία και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτού, το κείμενο του οποίου έχει ως ακολούθως:

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ (EMERGENCY PLAN)

ΣΚΟΠΟΣ

Ο παρών Κανονισμός περιγράφει τις Διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθούνται κατά την σύνταξη του Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης Αεροδρομίου (ΣΑΕΚΑΑ) ή όπως διεθνώς έχει επικρατήσει ο όρος Emergency Plan, χωρίς όμως τούτο να περιορίζει την ευχέρεια του κάθε αεροδρομίου για προσαρμογή των εν λόγω διαδικασιών στις δικές του ιδιαιτερότητες και δυνατότητες, επιπλέον δίδει οδηγίες ώστε το ΣΑΕΚΑΑ του κάθε αεροδρομίου να είναι εφαρμόσιμο και αποτελεσματικό.

ΓΕΝΙΚΑ

Η αντιμετώπιση μιας έκτακτης κατάστασης ανάγκης, που μπορεί να συμβεί είτε στο χώρο του αεροδρομίου είτε στην γειτονική αυτού περιοχή, είναι μια δύσκολη επιχείρηση, ιδιαίτερα όταν εμπλέκεται και αεροσκάφος, που για να επιτύχει θα πρέπει εκ των προτέρων να έχει σχεδιαστεί και μελετηθεί καλά. Αυτή την δυνατότητα της έγκαιρης προετοιμασίας του αερολιμένα, για την αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης, μας τη δίνει το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτης κατάστασης ανάγκης του αεροδρομίου. Στο σχέδιο αυτό καθορίζονται διαδικασίες συνεργασίας μεταξύ διαφόρων φορέων και προσώπων που μπορούν να συμμετάσχουν και να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση ενός συμβάντος ή αεροπορικού ατυχήματος στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Κάθε Αεροδρόμιο (Κρατικό, Δημοτικό ή Ιδιωτικό) έχει υποχρέωση να διαθέτει εγκεκριμένο ΣΑΕΚΑΑ για την αντιμετώπιση των διαφόρων καταστάσεων ανάγκης που το αφορούν. Η κατάρτιση τέτοιου Σχεδίου αλλά και η αποδεδειγμένα αποτελεσματική εφαρμογή του, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση Άδειας Λειτουργίας κάθε νέου αεροδρομίου. Η αποτελεσματικότητα του Σχεδίου αυτού θα πιστοποιείται από εντεταλμένους Επιθεωρητές της ΥΠΑ, οι οποίοι θα ορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Υποδιοικητού ΥΠΑ, ενώπιον των οποίων θα διεξάγονται οι απαιτούμενες απ΄ αυτούς ασκήσεις εφαρμογής του. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα για την σύνταξη του ΣΑΕΚΑΑ, ανήκει στη Διοίκηση του Αεροδρομίου.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Όλα τα Αεροδρόμια (Κρατικά, Δημοτικά ή Ιδιωτικά) υποχρεούνται να υποβάλλουν προς έγκριση το καταρτισθέν απ΄ αυτά ΣΑΕΚΑΑ, στην Διεύθυνση Αερολιμένων (Τμήμα Πυρασφάλειας) ΥΠΑ. Η Διεύθυνση Αερολιμένων το εισηγείται στον Διοικητή της ΥΠΑ, για έγκριση ή μη.

Όσον αφορά τα αεροδρόμια κοινής χρήσης ΥΠΑ-ΓΕΑ θα εφαρμόζεται η διαδικασία κατάρτισης και έγκρισης των ΣΑΕΚΑΑ ως ακολούθως:

Τα Σχέδια Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης (Emergency Plans) των αεροδρομίων αυτών θα καταρτίζονται από κοινή επιτροπή που θα καθορίζεται από τον Αερολιμενάρχη της ΥΠΑ, τον Διοικητή της Μονάδας της Π.Α. και τον Διοικητή του Πυροσβεστικού Σταθμού του αεροδρομίου.

Τα σχέδια αυτά αφού θα υπογράφονται από τον Αερολιμενάρχη της ΥΠΑ και τον Διοικητή της Μονάδας της Π.Α θα υποβάλλονται προς έγκριση στην ΥΠΑ και στο ΓΕΑ. Όταν εγκριθούν από ΥΠΑ και ΓΕΑ θα στέλνονται στα αεροδρόμια και θα έχουν άμεση ισχύ.

Ο Δ/ΥΠΑ δύναται να ζητήσει και τη διεξαγωγή ασκήσεων εφαρμογής των ΣΑΕΚΑΑ, πριν λάβει την τελική του απόφαση για έγκριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΓΕΝΙΚΑ

1. ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

1.1. Η διοίκηση του αεροδρομίου σε συνεννόηση με τις Αρμόδιες Υπηρεσίες, Μονάδες ή Φορείς του αεροδρομίου και τις Τοπικές Αρχές θα καθορίσει την Επιτροπή Οργάνωσης για την σύνταξη Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης του Αεροδρομίου (πίνακας σελίδας 14).

Η Επιτροπή αυτή υπό τη διεύθυνση της Διοίκησης του Αεροδρομίου πρέπει να εξασφαλίσει ότι έχουν δοθεί οι κατάλληλες οδηγίες οι οποίες καθορίζουν λεπτομερώς τις ευθύνες και τις ενέργειες όλων των εμπλεκομένων σε περιπτώσεις εκτάκτων συμβάντων.

Η Επιτροπή θα πρέπει να καθορίζει συναντήσεις και να συζητά τις τακτικές, τις συμφωνίες με τους άλλους φορείς, την εκπαίδευση σε πλαίσια συνεργασίας, τον σχεδιασμό των ασκήσεων ετοιμότητας κ.λπ.

Θα πρέπει επίσης να καθορίζονται συναντήσεις μετά από κάθε συμβάν (ατύχημα) ώστε να μελετάται η δράση και η αποτελεσματικότητα όλων των ενεργειών του όλου συστήματος και να αναλύονται τα αποτελέσματα, αναφορικά με την δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης.

1.2. Οι Διαδικασίες «Έκτακτης Κατάστασης Ανάγκης» θα πρέπει να είναι συγκεκριμένες όσον αφορά τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε κάθε περίπτωση. Οι Διαδικασίες θα πρέπει να αναφέρουν σε ξεχωριστά κομμάτια τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν από τις διάφορες υπηρεσίες π.χ. την Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Υ.Ε.Ε.Κ.), την Πυροσβεστική Υπηρεσία του Αεροδρομίου, την Αστυνομία, την Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου κ.λπ.

1.3. Οι Διαδικασίες «Έκτακτης Κατάστασης Ανάγκης» έχουν σκοπό να καθορίσουν τα πλαίσια μέσα στα οποία πρέπει να κινούνται οι υπηρεσίες του αεροδρομίου από κατηγορία πυρασφάλειας 5 μέχρι 9. Θα πρέπει να αναφέρονται οι ιδιαιτερότητες και οι διαφορές που πιθανόν υπάρχουν ανάλογα με τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες και την κατηγορία του αεροδρομίου.

Η Διοίκηση του Αερολιμένα, σε αεροδρόμια που η κατηγορία πυρασφάλειας είναι κάτω της 5ης, όπου υπάρχει πρόβλημα, λόγω έλλειψης των διευκολύνσεων στα αεροδρόμια και λόγω έλλειψης των τοπικών υπηρεσιών παροχής βοήθειας, θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή κατά τη φάση του σχεδιασμού των Διαδικασιών Καταστάσεων Ανάγκης, σε κάθε ξεχωριστό τμήμα του όλου συστήματος της οργάνωσης αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών. Το γενικό πλαίσιο βέβαια των Διαδικασιών και η ταξινόμησή τους εφαρμόζεται σε όλα τα αεροδρόμια.

1.4. Για την κατάρτιση του παρόντος Κανονισμού ελήφθησαν υπόψη τα εγχειρίδια του ICAO: Airport Services Manual Doc 9137-AN 898 Part 1 - Rescue and Fire Fighting, Airport Services Manual Doc 9137-AN 898 Part 7 - Airport Emergency Planning και το Annex 14.

2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

2.1. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω ανησυχητικής κατάστασης (Local Standby)

Όταν είναι γνωστό ότι ένα αεροσκάφος έχει ή υπάρχει υποψία ότι θα παρουσιάσει κάποια βλάβη, αλλά αυτή δεν προβλέπεται να επηρεάσει την ασφαλή προσγείωση ενός αεροσκάφους.

2.2. Συμβάν σε αεροσκάφος στο έδαφος (Aircraft Ground Incident).

Όταν ένα αεροσκάφος που είναι στο έδαφος βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, διαφορετική από ατύχημα, απαιτώντας την παρουσία των Υπηρεσιών Έκτακτης Ανάγκης.

2.3. Κατάσταση ατυχήματος σε πλήρη ανάπτυξη (Full Emergency).

Όταν είναι γνωστό ότι ένα αεροσκάφος βρίσκεται ή υπάρχει υποψία ότι μπορεί να βρεθεί σε τέτοια κατάσταση έτσι ώστε, να υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος.

2.4. Ατύχημα Αεροσκάφους (Aircraft Accident).

Ατύχημα αεροσκάφους θεωρείται αυτό που μπορεί να είναι αποτέλεσμα κλιμάκωσης μιας ανησυχητικής κατάστασης, που ενδέχεται να συμβεί εντός ή εκτός αεροδρομίου, η έκβαση της οποίας δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί.

2.5. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω κακών καιρικών συνθηκών (Weather Standby).

Όταν οι καιρικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να προκαλούν δυσκολίες στην προσγείωση ενός αεροσκάφους ή δυσκολία παρακολούθησης της προσγείωσης (χαμηλή ορατότητα).

3. ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΦΟΡΟΥΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ («ΤΟΠΙΚΕΣ» ΦΩΤΙΕΣ)

Ο όρος «τοπική» δίνεται για κάθε φωτιά:

Α) Εντός αεροδρομίου που δεν συμπεριλαμβάνονται στις ανωτέρω (παράγραφος 2) κατηγορίες έκτακτης ανάγκης.

Β) Έξω από τα όρια του αεροδρομίου (διαφορετική από την περίπτωση «ατύχημα αεροσκάφους») όπου υπάρχει πιθανότητα να δημιουργηθεί κίνδυνος για τις πτήσεις στο χώρο του αεροδρομίου.

Η Πυρ. Υπηρεσία του αεροδρομίου τότε θα πρέπει να προστρέξει:

i) ανάλογα με πιθανή συμφωνία που έχει γίνει με την Π.Υ. της περιοχής,

ii) σε ανταπόκριση κλήσεων που έχουν γίνει από το κοινό ή την αστυνομία για ανθρωπιστικούς λόγους.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα Π.Ο. επιχειρούν εκτός αεροδρομίου κατόπιν έγκρισης της Αερολιμενικής Αρχής του Αεροδρομίου (Κεφ. Γ, § 9.3)

4. ΑΛΛΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Η πρωταρχική αποστολή των πληρωμάτων, που είναι εντεταλμένα για το Emergency του Αεροδρομίου και χειρίζονται τον εξοπλισμό, σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης, είναι και η διάσωση ανθρώπων και η πυρόσβεση αεροσκαφών. Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί και οι τεχνικές που θα ακολουθηθούν πρέπει να στοχεύουν αποκλειστικά σ' αυτό.

Παρ' όλα αυτά, πολύ συχνά τα πληρώματα αυτά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης του αεροδρομίου καλούνται να εκτελέσουν και άλλες εργασίες όπως σε περιπτώσεις «ετοιμότητας λόγω κακών καιρικών συνθηκών» όταν υπάρχει περιορισμένη ορατότητα, ή «τοπικές» φωτιές, ή να παρέχουν προληπτικά πυρασφάλεια κατά τη διάρκεια επικινδύνων επιχειρήσεων ανεφοδιασμού (επιβάτες on board, σε υπόστεγα κ.λπ.).

Όλες αυτές οι επιπλέον εργασίες πρέπει να έχουν καθοριστεί από τη Διοίκηση του αεροδρομίου και πρέπει να συμπεριληφθούν στις Διαδικασίες Έκτακτης Ανάγκης του αεροδρομίου.

5. ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Οι ενέργειες, που πρέπει να γίνουν σε περιπτώσεις εκνόμων ενεργειών, θα περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης του αεροδρομίου και το οποίο στον τομέα αυτό θα σχεδιάζεται με την συμβολή των τοπικών Αστυνομικών Αρχών.

6. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

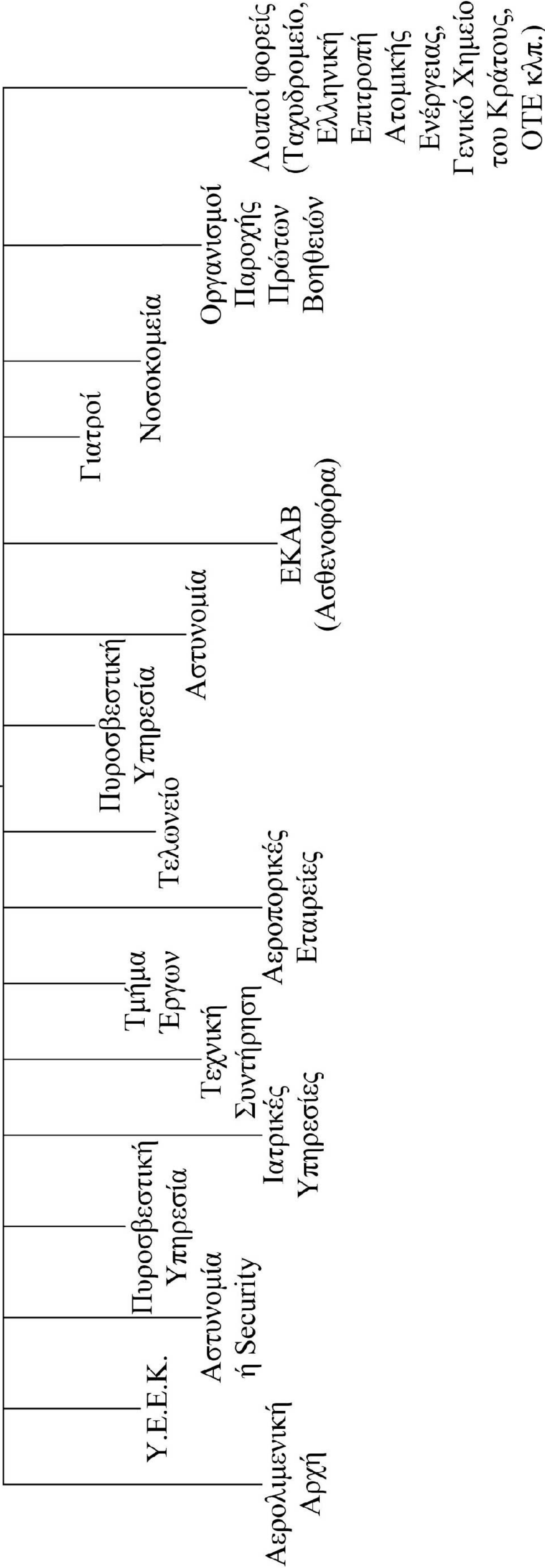
Η Διοίκηση του αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίσει ότι το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης περιέχει λεπτομερείς οδηγίες όσον αφορά τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση που συμβεί ατύχημα σε αεροσκάφος εκτός των ορίων του αεροδρομίου, είτε στην ξηρά είτε στην θάλασσα.

7. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Προκειμένου οι ανωτέρω διαδικασίες να εφαρμόζονται αποτελεσματικά και να επιτυγχάνεται το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, απαιτείται η ανάπτυξη ικανοποιητικού δικτύου ασύρματων και ενσύρματων επικοινωνιών. Το ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να περιλαμβάνει σχέδια και διαδικασίες επικοινωνιών, η δε Διοίκηση του αεροδρομίου, μετά τη σχετική έγκριση της ΥΠΑ είναι υπεύθυνη για την υλοποίηση και εφαρμογή τους.

8. ΟΡΙΣΜΟΙ

Σε κάθε ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να περιλαμβάνεται ανάλογο κεφάλαιο με τις ονομασίες/συντμήσεις των φορέων και τις ορολογίες που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο (εάν είναι δυνατόν και στην Αγγλική), ακολουθούμενες από τον αντίστοιχο ορισμό. Στην περίπτωση που οι υπηρεσίες του αεροδρομίου παρέχονται από διάφορους πλην της ΥΠΑ φορείς, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην καθιέρωση ονομασιών / συντμήσεων και να διευκρινίζεται η νομική μορφή του φορέα (πχ. Αερολιμενικός Έλεγχος - ΥΠΑ, υπηρεσίες κίνησης αεροδρομίου - ιδιώτης).


ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ
ΥΑΕΚΑΑ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
Αερολιμενική Αρχή
Υ.Ε.Ε.Κ.
Αστυνομία ή Security
Πυροσβεστική Υπηρεσία
Ιατρικές Υπηρεσίες
Τεχνική Συντήρηση
Τμήμα Έργων
Αεροπορικές Εταιρείες
Τελωνείο
Πυροσβεστική Υπηρεσία
Αστυνομία
ΕΚΑΒ (Ασθενοφόρα)
Γιατροί
Νοσοκομεία
Οργανισμοί Παροχής Πρώτων Βοηθειών
Λοιποί φορείς (Ταχυδρομείο, Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας, Γενικό Χημείο του Κράτους, ΟΤΕ κλπ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ
ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΑΕΚΑΑ.

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Όταν σ' ένα αεροδρόμιο έχει δοθεί άδεια λειτουργίας οι υπεύθυνοι επιθεωρητές της ΥΠΑ, που δίνουν την άδεια αυτή, πρέπει να ελέγξουν αν οι αρχές λειτουργίας του αεροδρομίου καλύπτουν τις απαιτήσεις των Κανονισμών της ΥΠΑ, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των απαιτήσεων που αναφέρονται σε πυρασφάλεια και διάσωση αεροσκαφών καθώς και στις Ιατρικές Υπηρεσίες. Η πρόβλεψη, σύμφωνα με τον ισχύοντα Κανονισμό Πυρασφάλειας και Διάσωσης αεροσκαφών της ΥΠΑ, της απόκτησης του απαιτούμενου εξοπλισμού για πυρασφάλεια και διάσωση ή ιατρικού εξοπλισμού είναι αναγκαία. Η άρτια όμως οργάνωση και εκπαίδευση του κατάλληλου προσωπικού που θα χειριστεί και θα λειτουργήσει αποτελεσματικά τον παραπάνω εξοπλισμό είναι επιτακτική και απαραίτητη για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των καταστάσεων ανάγκης αφενός και την αποδοτικότητα της μονάδας αφετέρου. Κατόπιν αυτού οι υπεύθυνες αρχές που ασκούν τον έλεγχο (ΥΠΑ) θα πεισθούν και θα διαπιστώσουν ότι όλες οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης είναι πλήρως αποδοτικές και ικανές, μαζί με τις εξωτερικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, ώστε να ανταποκριθούν στο ακέραιο σε περίπτωση που συμβεί κάποιο ατύχημα σε αεροσκάφος ή συμβάν στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.

2. ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Ο Αερολιμενάρχης του αεροδρομίου ή ο νόμιμος αντικαταστάτης του ή οι έχοντες σε μη κρατικά αεροδρόμια αρμοδιότητες αντίστοιχες των ανωτέρω (όταν είναι παρόντες) τίθενται Επικεφαλείς των Συμβάντων (Incident Officer). Ο προϊστάμενος της Αερολιμενικής Αρχής ή ο έχων, σε μη κρατικά αεροδρόμια, αρμοδιότητες αντίστοιχες αυτού, απόντων των ανωτέρω, αναλαμβάνουν ως Επικεφαλείς των Συμβάντων μέχρις αφίξεως αυτών. Ο Επικεφαλής Συμβάντος θα καθορίσει ένα κεντρικό σημείο ελέγχου (control point), στο χώρο του ατυχήματος απ' όπου θα διενεργούνται όλες οι απαραίτητες συντονιστικές ενέργειες για κάθε περίπτωση ατυχήματος, το οποίο θα αποτελεί το κινητό κέντρο επιχειρήσεων (mobile operation centre).

2.1. Οι αρμοδιότητες του «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» θα ποικίλουν ανάλογα με το μέγεθος της παροχής βοήθειας από τις Υπηρεσίες Εκτάκτων Αναγκών σε κάθε περιοχή, αλλά η κύρια αρμοδιότητά του είναι να συντονίζει τις ενέργειες όλων των ανταποκρινόμενων Υπηρεσιών και Αρχών.

Η κάθε μια ανεξάρτητη Υπηρεσία ή Αρχή που προστρέχει στο συμβάν θα λειτουργεί κάτω από τις διαταγές των δικών της «επικεφαλείς» αλλά όλοι αυτοί οι «επικεφαλείς» θα δίνουν αναφορά στον «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» όσον αφορά την πρόοδο των εργασιών τους. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για να υπάρξει ακριβής εικόνα του συνολικού αριθμού των ατόμων που διεσώθησαν ή μεταφέρθηκαν στα νοσοκομεία, νεκροτομεία κ.λπ.

Ο «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» λειτουργεί επίσης το Κινητό Κέντρο Επιχειρήσεων στον τόπο του συμβάντος, κάνοντας χρήση των συχνοτήτων (τηλεπικοινωνιών) που διαθέτει ή συχνοτήτων άλλων Υπηρεσιών αν χρειαστεί, ώστε όλοι να διευκολυνθούν καθώς το συμβάν εξελίσσεται.

2.2. Είναι απαραίτητο να δίνεται από όλες τις Αρχές του αεροδρομίου (αστυνομία, πυροσβεστική ΕΚΑΒ, κλπ) κάθε δυνατή παροχή βοήθειας στον «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ», δίνοντάς του πληροφορίες γύρω από τις διάφορες Υπηρεσίες που πιθανόν είναι διαθέσιμες στο αεροδρόμιο και οι οποίες θα παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση συμβάντος. Αυτού του είδους οι πληροφορίες θα πρέπει να αναφέρονται στις δυνατότητες πυρασφάλειας και διάσωσης, στις ιατροφαρμακευτικές υπηρεσίες (χώροι Α΄ Βοηθειών, περιστατικά, νεκροθάλαμοι κ.λπ.) στο διασωστικό εξοπλισμό (γερανοί, ανυψωτικά μηχανήματα, μεταφορικά μέσα κλπ), στις τοπικές υπηρεσίες Τεχνικού Επιμελητηρίου (πολιτικοί μηχανικοί, μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι, φορητός φωτισμός κ.λπ.).

Θα πρέπει να δοθεί καθοδήγηση στον «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» ξεκαθαρίζοντας τις διάφορες αρμοδιότητες μεταξύ των Αρχών του αεροδρομίου, των Εταιρειών που πιθανόν το λειτουργούν και όλων των υπολοίπων υπηρεσιών που πιθανόν εμπλέκονται.

2.3. Όταν γίνει ατύχημα εκτός αεροδρομίου αλλά εντός κύκλου ακτίνας 8χλμ. απ' αυτό, στην ξηρά, ως «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» αναλαμβάνει ο εκπρόσωπος ΠΣΕΑ της Νομαρχίας μόλις αφιχθεί στο χώρο του ατυχήματος. Όποια Αρχή, Αερολιμενική, Αεροπορική, Αστυνομική ή Πυροσβεστική κ.λπ., αφιχθεί πρώτη στον χώρο του ατυχήματος αναλαμβάνει ως «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» και παραδίδει το εν λόγω καθήκον στον εκπρόσωπο της ΠΣΕΑ μόλις αυτός αφιχθεί εκεί. Όταν το ατύχημα γίνει στη Θάλασσα, ή Λιμνοθάλασσα, ως «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» αναλαμβάνει το Λιμενικό σώμα. Σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος εκτός 8χλμ., ως «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» αναλαμβάνει ο εκπρόσωπος του Συντονιστικού Νομαρχιακού Οργάνου (ΣΝΟ) της περιοχής του ατυχήματος. Και επίσης ισχύει ότι, μέχρι να αφιχθεί ο εκπρόσωπος του ΣΝΟ όποια Αρχή αφιχθεί πρώτη στο χώρο του ατυχήματος αναλαμβάνει τον συντονισμό ως «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ».

2.4. Πρέπει να υπάρχει στα Αεροδρόμια ένα Σταθερό Κέντρο Επιχειρήσεων άρτια οργανωμένο. Τα κύρια στοιχεία ενός Σταθερού Κέντρου Επιχειρήσεων είναι:

α) Η σταθερή του τοποθεσία.

β) Υποστηρίζει τον επικεφαλής που βρίσκεται στον τόπο του ατυχήματος στο κινητό κέντρο επιχειρήσεων για αντιμετώπιση ατυχημάτων ή συμβάντων σε αεροσκάφη.

γ) Είναι το κέντρο ελέγχου, συντονισμού και επικοινωνιών για περιπτώσεις παράνομης κατάληψης αεροσκάφους και απειλή βομβιστικής επίθεσης.

δ) Λειτουργεί επιχειρησιακά καθόλο το ωράριο λειτουργίας του αερολιμένα.

Η τοποθεσία του κέντρου επιχειρήσεων έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να παρέχει θέα ευκρινώς της περιοχής κίνησης αεροσκαφών καθώς και των απομονωμένων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών, όπου είναι δυνατόν, ακόμη και με τηλεκατευθυνόμενες κάμερες.

Είναι εξοπλισμένο με:

-Τα απαραίτητα μέσα επικοινωνίας.

-Κωδικοποιημένους χάρτες(grid map) του αεροδρομίου και της ευρύτερης περιοχής του σε ακτίνα 8 χλμ.

-Βυθομετρικούς χάρτες της θαλάσσιας περιοχής σε ακτίνα 8 χλμ από τον αερολιμένα.

-Καταστάσεις εμπλεκομένου σε καταστάσεις ανάγκης προσωπικού.

-Ένα πλήρως ενημερωμένο Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης.

-Μνημόνια ενεργειών.

3. ΠΗΓΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Οι αρμόδιοι επιθεωρητές οι οποίοι θα εξετάσουν το ΣΑΕΚΑΑ θα δίδουν συμβουλές επάνω στο περιεχόμενο και θα εξετάζουν με προσοχή την δυνατότητα υποστήριξης του αερολιμένα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, από υπηρεσίες εντός του αεροδρομίου καθώς και από τις τοπικές αρχές της περιοχής που γειτνιάζουν άμεσα με το αεροδρόμιο. Ο κάθε αερολιμένας θα συνάπτει έγγραφες συμφωνίες (letter of agreements) με όλους τους τρίτους φορείς, οι οποίοι θα αποτελέσουν τις πηγές υποστήριξης του αεροδρομίου σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Όλες αυτές οι συμφωνίες θα περιέχονται στο τέλος του ΣΑΕΚΑΑ και θα συνυποβάλλονται μαζί με αυτό προς έγκριση. Οι πηγές συνδρομής και υποστήριξης θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο Σχέδιο Αντιμετωπίσεως Εκτάκτων Αναγκών. Αυτές είναι:

3.1. Πυροσβεστική Υπηρεσία

Βασικά η Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης θα αποτελέσει τη μόνη πηγή υποστήριξης, αλλά σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι πιθανόν να εξασφαλισθεί η παροχή βοήθειας από παρεμφερείς Υπηρεσίες που βρίσκονται κοντά στο αεροδρόμιο (Διυλιστήρια, Εργοστάσια κ.λπ.) που διατηρούν Ιδιωτικές Πυροσβεστικές υπηρεσίες ή από στρατιωτικές μονάδες.

3.2. Αστυνομία

Είναι απαραίτητη η άμεση παρουσία της Αστυνομίας σε περίπτωση συμβάντος ώστε να ρυθμιστεί η κυκλοφορία των οχημάτων και των μη εχόντων εργασία ατόμων, έτσι ώστε οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης να λειτουργήσουν χωρίς εμπόδια και καθυστερήσεις.

3.3. Υπηρεσία Ασθενοφόρων - Γιατροί - Νοσοκομεία

Η Υπηρεσία Ασθενοφόρων μπορεί να παρέχεται από ένα ξεχωριστό οργανισμό όπως το ΕΚΑΒ, ο Ερυθρός Σταυρός, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας κ.λπ.

Ένα σημαντικό στοιχείο το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη στην εκπόνηση του Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης είναι η δυνατότητα ύπαρξης Κέντρου Συντονισμού των Ασθενοφόρων (Ambulance Control Room) το οποίο θα αναλαμβάνει την ευθύνη να ενημερώνει τα τοπικά νοσοκομεία σχετικά με την υποδοχή των τραυματιών καθώς και το συντονισμό μεταξύ των νοσοκομείων, ώστε να κατευθύνονται οι τραυματίες εκεί όπου υπάρχουν διαθέσιμα κενά κρεβάτια. Ο γιατρός του αεροδρομίου που θα είναι ο «Ιατρικός Συντονιστής» στο συμβάν, θα είναι υπεύθυνος για τη δημιουργία διαδικασιών σχετικών με την παροχή βοήθειας από τα ασθενοφόρα καθώς και την εξασφάλιση ιατρικής φροντίδας. Αυτός θα είναι επίσης ο αρμόδιος που θα κανονίζει και θα προωθεί τους διάφορους τραυματίες - ανάλογα με την περίπτωσή τους - στο κατάλληλο νοσοκομείο.

Είναι απαραίτητο, επίσης, να υπάρχει ένας κατάλογος με τα ονόματα των τοπικών γιατρών οι οποίοι έχουν συμφωνήσει να παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση ατυχήματος στο αεροδρόμιο.

Είναι απαραίτητο, επίσης, να ειδοποιηθούν τα νοσοκομεία, το συντομότερο δυνατόν, για τη μεταφορά τραυματιών, έτσι ώστε να γίνει σωστά η υποδοχή τους. Εάν αυτό μπορεί να επιτευχθεί δια μέσου του Κέντρου Συντονισμού των Ασθενοφόρων, αυτό θα ανακουφίσει την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου και θα κερδίσει χρόνο μειώνοντας ένα τηλεφώνημα.

3.4. ΕΚΣΕΔ - ΠΣΕΑ

Όταν έχει συμβεί ατύχημα εκτός αεροδρομίου ειδοποιείται το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η Πολιτική Σχεδίαση Έκτακτης Ανάγκης (ΠΣΕΑ) της Νομαρχίας.

3.5. Αεροπορικές Εταιρείες - ναυλωτές ή οι αντιπρόσωποί τους

Κάθε αεροπορική εταιρεία ή ο αντιπρόσωπος της πρέπει να έχει καταστρώσει ένα δικό της μνημόνιο ενεργειών και διαδικασιών για περίπτωση Emergency α/φους της., δηλαδή, να καταρτίσει ένα τοπικό Emergency (LOCAL EMERGENCY AND ACCIDENT PROCEDURES), σε συνδυασμό με το Emergency Plan του αεροδρομίου. Πρέπει αυτό να συνοδεύεται από ένα κατάλογο με τα ονοματεπώνυμα, τις διευθύνσεις, τα τηλέφωνα οικίας και γραφείου, των υπαλλήλων της εταιρείας, τα καθήκοντα και τις υπευθυνότητες του καθενός σε περιπτώσεις Emergency, τα FAX και τις διευθύνσεις SITA, διευθύνσεις - τηλέφωνα Πρεσβείας ή Προξενείου. Ο Υπεύθυνος Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα. (ΥΑΕΚΑΑ) θα είναι επιφορτισμένος για τον έλεγχο της ύπαρξης καταρτισμένων σχεδίων ως ανωτέρω, τα οποία θα επισυνάπτονται ως παραρτήματα στο ΣΑΕΚΑΑ. Η επιθεώρηση των LOCAL EMERGENCY AND ACCIDENT PROCEDURES των Αεροπορικών Εταιρειών θα γίνεται από τους εντεταλμένους Επιθεωρητές της ΥΠΑ.

Είναι απαραίτητο να υπάρχουν διαθέσιμες όλες οι λεπτομέρειες γύρω από το αεροσκάφος πχ. αριθμός των επιβαινόντων, πληροφορίες γύρω από τη μεταφορά επικινδύνων υλικών (ραδιενεργά, χημικά, μεταφορά ζώων κ.λπ.). Η Αεροπορική Εταιρεία ή ο ναυλωτής ή ο αντιπρόσωπός του υποχρεούνται να παρέχουν την πληροφόρηση, όλα τα έγγραφα, τις λίστες επιβατών, του πληρώματος, καθώς και κάθε λίστα που αφορά το εμπλεκόμενο αεροσκάφος. Επιπλέον θα είναι υπεύθυνοι για όλες τις απαραίτητες εκκρεμότητες μετά το ατύχημα, που έχουν σχέση με τους επιζώντες οι οποίοι δεν είναι τραυματισμένοι και επιθυμούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους ή χρειάζονται κατάλυμα (ξενοδοχείο κ.λπ.) ή κάποια άλλη βοήθεια ή συνδρομή. Η συνδρομή αυτή είναι ακόμα πιο σημαντική εάν το συμβάν λάβει χώρα «εκτός του αεροδρομίου».

Η Αεροπορική Εταιρεία ή ο ναυλωτής ή ο αντιπρόσωπός του θα πρέπει να φροντίσει να ενημερώσει τους συγγενείς ή τους φίλους των επιβατών του αεροσκάφους οι οποίοι πιθανόν να βρίσκονται στο αεροδρόμιο περιμένοντας την προσγείωση του αεροσκάφους και οι οποίοι πιθανόν να μη γνωρίζουν ότι έχει συμβεί ατύχημα.

3.6. Επιπρόσθετες διευκολύνσεις.

3.6.1. Εκεί όπου το αεροδρόμιο είναι δίπλα στη θάλασσα ή σε μεγάλες υδάτινες περιοχές (ποτάμια, λίμνες) το ΣΑΕΚΑΑ θα πρέπει να προβλέπει, εκτός από την επίκληση για βοήθεια από το ΕΚΣΕΔ και την ΠΣΕΑ, την παροχή βοήθειας από το Λιμενικό Σώμα, την Πυροσβεστική Υπηρεσία, το Πολεμικό Ναυτικό (αν υπάρχει) τους διάφορους χρήστες ταχύπλοων, ιδιώτες δύτες, καθώς επίσης και την διάθεση ταχύπλοων-διασωστικών από το αεροδρόμιο όπου είναι εφικτό και απαραίτητο.

Σε ελώδεις ορεινές τοποθεσίες ή περιοχές με πυκνά δάση σημαντική βοήθεια θα αποτελέσει η υποστήριξη των ελικοπτέρων του ΕΚΑΒ, της Π.Α. και της Αεροπορίας Στρατού.

3.6.2. Για ατυχήματα αεροσκαφών που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της νύχτας, πιθανόν τα εξαρτήματα φωτισμού που μεταφέρουν τα Π.Ο. του αεροδρομίου ή οι γεννήτριες να είναι ανεπαρκείς, οπότε θα πρέπει να κληθεί επιπλέον φωτισμός από την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης, τις τεχνικές υπηρεσίες, τη ΔΕΗ ή τον ΟΣΕ. Είναι βέβαια βασικό τέτοιου είδους μηχανήματα να μη δημιουργούν κίνδυνο για ξέσπασμα φωτιάς σε περιοχές όπου έχουν δημιουργηθεί κηλίδες από διαρροές καυσίμων. Θα πρέπει επίσης να συνυπολογισθεί το κόστος της παροχής όλων των ανωτέρω υπηρεσιών, αν δεν παρέχονται δωρεάν.

3.6.3. Εάν απαιτείται η χρήση βαρέων ανυψωτικών μηχανημάτων μετά από κάποιο ατύχημα και δεν υπάρχει το ανάλογο μηχάνημα στο αεροδρόμιο, τότε θα πρέπει να κληθεί από πηγές (τομείς) σχετικές με εκείνες των εξαρτημάτων φωτισμού με την προϋπόθεση ότι προαναφέρονται ανάλογες συμφωνίες στο ΣΑΕΚΑΑ ή το Removal Plan του αεροδρομίου.

3.7. Σεισμοί

Επειδή η χώρα μας είναι σεισμογενής πρέπει στο ΣΑΕΚΑΑ να αναφέρονται οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περιπτώσεις μεγάλου σεισμού. Οι ενέργειες αυτές πρέπει να γίνουν έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή και ασφαλής κίνηση των αεροσκαφών αλλά και των επιβατών και εργαζομένων στα κτίρια του αεροσταθμού. Έτσι μετά από μεγάλο σεισμό θα πρέπει να δοθούν οδηγίες για επιθεώρηση των χώρων κίνησης αεροσκαφών από την Αερολιμενική Αρχή. Επίσης θα πρέπει να γίνεται επιθεώρηση των κτιρίων του αεροσταθμού από μηχανικούς, ελλείψει δε αυτών, ο Αερολιμενάρχης θα αναλάβει την ευθύνη για την καταλληλότητα των κτιρίων και την εν γένει λειτουργία του αεροδρομίου, μέχρι να έρθουν οι εντεταλμένοι μηχανικοί της Νομαρχίας ή της ΚΥ της ΥΠΑ. Εάν διαπιστωθεί ότι υπάρχει εμφανές πρόβλημα θα πρέπει να γίνει εκκένωση του κτιρίου ή της αίθουσας του αεροσταθμού σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στις Διαδικασίες Εκκένωσης Κτιρίων (Evacuation Plan) του Αεροδρομίου.

4. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΒΟΗΘΕΙΑ

Υπό τα προβλεπόμενα των παραγράφων 1, 2 και 3 (Κεφ. Β), είναι δυνατόν να ετοιμαστεί το ΣΑΕΚΑΑ για κάθε αεροδρόμιο, αλλά αυτό δεν είναι επαρκές για να βεβαιώσει ότι αυτό το Σχέδιο θα λειτουργήσει αποτελεσματικά όταν προκύψει κάποιο ατύχημα. Προϋποτίθεται ότι όλες οι υπηρεσίες, οι οργανισμοί και τα άτομα έχουν κληθεί και έχουν ανταλλάξει απόψεις κατά την διάρκεια της εκπονήσεως του ΣΑΕΚΑΑ και είναι σύνηθες αυτό να τελειοποιείται και να ολοκληρώνεται μέσα από συναντήσεις στις οποίες θα συμμετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Δυο βασικά σημεία θα πρέπει επίσης να επιλυθούν:

Το πρώτο είναι ένας χάρτης, ο οποίος θα έχει συμφωνηθεί, και ο οποίος καλύπτει μια συγκεκριμένη περιοχή, και αναφορικά με αυτόν τον χάρτη θα δίνεται το σημείο του ατυχήματος, μέσα στο χώρο του αεροδρομίου ή εκτός του χώρου του αεροδρομίου μέχρι 8 χλμ. απ' αυτό. Είναι απαραίτητο όλες οι ανταποκρινόμενες μονάδες να χρησιμοποιούν τον ίδιο χάρτη και ο τρόπος με τον οποίο δίδεται η τοποθεσία να είναι κατανοητός από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στα μεγαλύτερα αεροδρόμια ίσως είναι δυνατόν να δοθεί ένας ειδικός (τετραγωνισμένος χάρτης) gridded map για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, αλλά ένας κατάλληλος χάρτης της ευρύτερης περιοχής μπορεί να βρεθεί από τους χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (ΓΥΣ), ή της Πολεοδομίας ή της Νομαρχίας ή τις τεχνικές υπηρεσίες της ΥΠΑ.

Το δεύτερο βασικό σημείο που πρέπει να συμφωνηθεί είναι η διαδικασία για τη συγκέντρωση των υπηρεσιών και φορέων που προσφέρουν βοήθεια στα αεροδρόμια. Ίσως να μην είναι εφικτό ή να μην είναι πρακτικό για τα οχήματα της Πυρ. Υπηρεσίας, της Αστυνομίας και του ΕΚΑΒ να προχωρήσουν κατευθείαν στον τόπο του ατυχήματος και στα μεγαλύτερα αεροδρόμια είναι σύνηθες να υπάρχει ένα ή περισσότερα Rendezvous points (βλέπε παράρτημα), στα οποία θα συγκεντρωθούν όλα τα εισερχόμενα οχήματα. Εάν τα Π.Ο. και τα άλλα τροχοφόρα πρέπει να προχωρήσουν στο πεδίο ελιγμών, θα πρέπει να υπάρχει ένα όχημα - οδηγός, εφοδιασμένο με ραδιοεπικοινωνίες με την Υ.Ε.Ε.Κ., έτσι ώστε να μπορεί να οδηγήσει την ομάδα των οχημάτων χωρίς τον κίνδυνο να εμπλακούν με τα κινούμενα ή σταθμευμένα αεροσκάφη.

Στα μικρότερα αεροδρόμια είναι δυνατόν να υιοθετηθεί μια λιγότερο πολύπλοκη διαδικασία η οποία θα λαμβάνει υπόψη της το μέγεθος του αεροδρομίου και τη συχνότητα της κίνησης των αεροσκαφών αλλά σε κάθε περίπτωση είναι επιθυμητό να σταλεί ένα άτομο στην κύρια πύλη του αεροδρομίου ώστε να κατευθύνει τα εισερχόμενα οχήματα στον τόπο του ατυχήματος.

5. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

5.1 Σχέδιο επικοινωνιών ΣΑΕΚΑΑ

5.1.1. Στο ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα σχεδιασμού κατάλληλου τηλεπικοινωνιακού δικτύου που να καλύπτει τις ανάγκες επικοινωνιών του σχεδίου.

5.1.2. Οι ανάγκες επικοινωνιών προκύπτουν ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε αερολιμένα. Για το λόγο αυτό στο ΣΑΕΚΑΑ του αερολιμένα θα πρέπει να αναφέρονται ρητά οι εκάστοτε εμπλεκόμενοι φορείς, η αποστολή του κάθε φορέα, και να καθορίζεται ο επικεφαλής και το κέντρο επιχειρήσεων έκτακτης ανάγκης.

5.1.3. Σε γενικές γραμμές, στο σχέδιο επικοινωνιών του ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να προβλέπεται:

α) η αμφίδρομη επικοινωνία για τους βασικούς φορείς αερολιμένων (ΠΕΑ, αστυνομία, πυροσβεστική, ΕΚΑΒ, κέντρο επιχειρήσεων) που εμπλέκονται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,

β) η ύπαρξη και διατήρηση καταλλήλου επικοινωνιακού δικτύου με φορείς εκτός αερολιμένων οι οποίοι ενέχονται σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης,

γ) η δυνατότητα συνεχούς επικοινωνίας της θέσης του επικεφαλής και του κέντρου επιχειρήσεων εκτάκτου ανάγκης με όλους τους συμμετέχοντας φορείς, και

δ) ο καθορισμός εναλλακτικών τρόπων επικοινωνίας και διαδικασιών επικοινωνιών.

5.1.4. Για την υλοποίηση των ανωτέρω μέσων επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, απαιτείται έγκριση της ΥΠΑ σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

5.2 Δίκτυα Επικοινωνιών ΣΑΕΚΑΑ

5.2.1. Ένα καλά οργανωμένο δίκτυο επικοινωνιών, όπως πρέπει να είναι το δίκτυο επικοινωνιών του ΣΑΕΚΑΑ, είναι ζωτικής σημασίας για κάθε σημαντική επιχείρηση στην οποία εμπλέκονται φορείς με ποικίλες αρμοδιότητες.

5.2.2. Ο εξοπλισμός του δικτύου πρέπει να περιλαμβάνει επαρκή αριθμό ασυρματικών συσκευών, τηλεφώνων και άλλων τηλεπικοινωνιακών μέσων προκειμένου να επι-

τυγχάνεται και να εξασφαλίζεται μια κύρια και μια εφεδρική παροχή επικοινωνίας. Τα μέσα αυτά πρέπει να συνδέουν το σταθερό κέντρο επιχειρήσεων εκτάκτου ανάγκης και τη θέση του επικεφαλής μεταξύ τους ως επίσης και με όλους τους συμμετέχοντες φορείς.

5.2.3. Η λειτουργική διάρθρωση του δικτύου επικοινωνιών πρέπει να διαθέτει μια πρωτεύουσα και όπου είναι απαραίτητο, μια εναλλακτική παροχή / μέσο, για αποτελεσματική και άμεση επικοινωνία μεταξύ των κατωτέρω φορέων, ανάλογα με την περίπτωση:

α) Του φορέα που ενεργοποιεί τον συναγερμό (Υ.Ε.Ε.Κ., σταθμός υπηρεσιών περιοχής κίνησης αεροδρομίου, αερολιμενάρχης, παροχέας υπηρεσιών εξυπηρέτησης αεροσκαφών, ή γραφείο αεροπορικής εταιρείας) και των διασωστικών και πυροσβεστικών μονάδων που εξυπηρετούν τον αερολιμένα.

β) Του πύργου ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και / ή του σταθμού υπηρεσιών περιοχής κίνησης αεροδρομίου, του θαλάμου συναγερμού / κέντρου ανταποκρίσεων της οικείας πυροσβεστικής υπηρεσίας, και των διασωστικών και πυροσβεστικών υπηρεσιών που βρίσκονται καθ' οδόν προς ή επί του τόπου του αεροπορικού ατυχήματος / συμβάντος.

γ) Των οικείων φορέων αμοιβαίας βοηθείας που εδρεύουν εντός ή εκτός του αερολιμένα, περιλαμβανομένης της διαδικασίας επιφυλακής για όλο το βοηθητικό προσωπικό που αναμένεται να εμπλακεί.

δ) Των διασωστικών και πυροσβεστικών οχημάτων, περιλαμβανομένης της δυνατότητας επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος εκάστου οχήματος.

5.3 Εξοπλισμός επικοινωνιών ΣΑΕΚΑΑ

Ο ακόλουθος εξοπλισμός επικοινωνιών πρέπει να είναι διαθέσιμος για άμεση χρήση σε περίπτωση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης.

5.3.1 Ασυρματικός εξοπλισμός

α) Πρέπει να διατίθεται επαρκής αριθμός σταθερών, κινητών και φορητών ραδιοσυσκευών εδάφους-εδάφους, αμφίδρομης επικοινωνίας, λειτουργούντων στις κατάλληλες ζώνες συχνοτήτων, προκειμένου να παρέχουν σε κάθε συμμετέχοντα φορέα την δυνατότητα επικοινωνίας με τη θέση του επικεφαλής.

β) Πρέπει να διατίθεται συγκεκριμένος αριθμός σταθερών και κινητών ραδιοσυσκευών αέρος - εδάφους στις θέσεις του επικεφαλής, των πυροσβεστικών σταθμών του αεροδρομίου και των σωστικών και πυροσβεστικών οχημάτων, προκειμένου να επιτυγχάνεται άμεση επικοινωνία με αεροσκάφη και πύργο ελέγχου. Εφόσον κριθεί απαραίτητο, αντίστοιχος δέκτης πρέπει να υπάρχει στο κέντρο επιχειρήσεων. Οι ραδιοσυσκευές αυτές πρέπει να είναι προσυντονισμένες και κλειδωμένες στις κατάλληλες αεροναυτικές συχνότητες και, όπου απαιτείται, εφοδιασμένες με ακουστικά για να περιορίζουν την σύγχυση και το θόρυβο από άλλες επικοινωνίες που διεξάγονται ταυτόχρονα.

5.3.2 Ενσύρματος εξοπλισμός

α) Άμεσες σταθερές τηλεφωνικές συνδέσεις (Hot Lines) πρέπει να διατίθενται μεταξύ των φορέων που ενεργοποιούν τον συναγερμό και των σταθμών της πυροσβεστικής υπηρεσίας του αερολιμένα. Οι απ' ευθείας αυτές γραμμές εξοικονομούν χρόνο και μειώνουν την πιθανότητα αδυναμίας επικοινωνίας λόγω υπερφόρτωσης των πόρων της ασύρματης ή ενσύρματης επικοινωνίας.

β) Ένας επαρκής αριθμός τηλεφωνικών γραμμών (με δημοσιευμένους και μη αριθμούς κλήσης) καθώς και δυνατότητα σύνδεσης και χρήσης κινητής τηλεφωνίας, AFTN, FAX, TELEX, κ.λπ., πρέπει να παρέχονται στους υπευθύνους των εμπλεκομένων φορέων του αερολιμένα. Οι εν λόγω παροχές είναι επιβεβλημένες στη θέση του κέντρου επιχειρήσεων καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης και εάν είναι εφικτό και στη θέση του επικεφαλής, για απ' ευθείας επικοινωνία με φορείς εντός και εκτός αεροδρομίου.

5.4 Διάφορα

5.4.1 Προκειμένου να εξασφαλισθεί ταχεία ανταπόκριση του προσωπικού που επιχειρεί ή προσεγγίζει τον τόπο του συμβάντος καθώς και αποτελεσματική εκμετάλλευση του ασυρματικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται, είναι σημαντικό:

α) να υπάρχει καθορισμένο ασυρματικό δίκτυο εδάφους - εδάφους για λήψη οδηγιών και συντονισμό των υπευθύνων των εμπλεκομένων φορέων με τον επικεφαλής,

β) να υπάρχει καθορισμένο ασυρματικό δίκτυο σε συγκεκριμένη συχνότητα αέρος - εδάφους, για την επικοινωνία μεταξύ των σταθμών πυροσβεστικής υπηρεσίας του αερολιμένα, του πύργου ελέγχου, των αεροσκαφών και των σωστικών και πυροσβεστικών οχημάτων,

γ) να τηρούνται με αυστηρή πειθαρχία οι διαδικασίες επικοινωνιών προκειμένου να αποτραπεί η συμφόρηση των δικτύων εκτάκτου ανάγκης, και

δ) να διατίθεται σε επαρκή ποσότητα ο απαραίτητος εξοπλισμός επικοινωνιών και να υφίσταται τακτική συντήρηση.

5.4.2 Οι υπεύθυνοι των φορέων του αερολιμένα αφού λάβουν τις οδηγίες του επικεφαλής μέσω των δικτύων εκτάκτου ανάγκης, προβαίνουν στις απαραίτητες επιμέρους επικοινωνίες για συντονισμό των ενεργειών των μελών τους, χρησιμοποιώντας τα ασυρματικά δίκτυα εδάφους - εδάφους που καλύπτουν τις συνήθεις ανάγκες τους. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η σύγχυση και η επιβάρυνση των δικτύων εκτάκτου ανάγκης.

5.4.3 Τα πληρώματα των οχημάτων φορέων όπως η Π.Υ., Ελληνική Αστυνομία, Υγειονομικές αρχές, που εδρεύουν εντός του αερολιμένα είναι πιθανόν να απαιτηθεί να συνεργαστούν με μονάδες τους που δεν ανήκουν στη δύναμη του αερολιμένα για τυχόν κοινές επιχειρήσεις ή λήψη οδηγιών. Οι επικοινωνίες αυτές πρέπει να διεξάγονται μέσω των ασυρματικών δικτύων του φορέα τους (π.χ. δίκτυα ΕΚΑΒ, Π.Υ., ΕΛ.ΑΣ).

Σε περίπτωση που τα εντός του αερολιμένα οχήματα των φορέων αυτών δεν έχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό, οι υπεύθυνοι των φορέων αυτών εντός και εκτός αερολιμένα αναλαμβάνουν την αναμεταβίβαση των μηνυμάτων στους ενδιαφερόμενους, με μεσολάβηση άλλου μέσου (ενσύρματου).

5.4.4 Οι ασυρματικές επικοινωνίες και οι άμεσες σταθερές τηλεφωνικές συνδέσεις του ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να μαγνητοφωνούνται οι δε εγγραφές να φυλάσσονται, βάσει διαδικασιών, για μετέπειτα ανάλυση. Συνιστάται η εγγραφή κάθε είδους επικοινωνιών που σχετίζονται με καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης (φωνή και δεδομένα). Πρέπει λοιπόν να γίνει σχετική πρόβλεψη εξοπλισμού.

5.4.5 Απ' ευθείας επικοινωνίες δύνανται επίσης να επιτευχθούν με τον χειριστή ή το θάλαμο χειρισμού του αεροσκάφους με χρήση γραμμών που συνδέουν τον θάλαμο χειρισμού με το έδαφος. Τούτο απαιτεί κατάλληλο συνδετήρα, καλώδιο, μικρόφωνο και ακουστικά.

5.4.6 Σε ορισμένες περιπτώσεις πιθανόν να απαιτείται η χρήση ειδικού οχήματος τύπου VAN (κινητού κέντρου επιχειρήσεων), για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (π.χ. σε περίπτωση κτιριακών καταστροφών, επιχειρήσεις σε δύσβατες περιοχές εκτός αερολιμένα όπου η άμεση επικοινωνία των κινητών μονάδων και του αερολιμένα δεν είναι εφικτή, μειωμένου προσωπικού κ.λπ.). Το όχημα αυτό πρέπει να είναι εξοπλισμένο με τον απαραίτητο για κάθε περίπτωση τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό και την ανάλογη ηλεκτρική ισχύ (για την τροφοδοσία του εξοπλισμού), ώστε να αποτελεί μια ικανή θέση συντονισμού περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης. Το εν λόγω όχημα πρέπει να χρησιμοποιείται από κατάλληλα εκπαιδευμένο οδηγό - χειριστή.

5.4.7 Σε περίπτωση προσωρινής απώλειας επικοινωνιών, αγγελιοφόροι πρέπει να είναι στη διάθεση της θέσης συντονισμού κατάστασης εκτάκτου ανάγκης για την επαύξηση των τρόπων επικοινωνίας. Φορητά μεγάφωνα (τηλεβόες) πρέπει να είναι επίσης διαθέσιμα.

5.5 Καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης στον χώρο Στάθμευσης αεροσκαφών (Apron) και στην Τερματική Περιοχή του Αερολιμένα.

5.5.1 Σύστημα επικοινωνιών πρέπει να εγκατασταθεί από τις αρχές του αεροδρομίου για να υπάρχει ακαριαία αντίδραση σε περιπτώσεις ατυχημάτων στις τερματικές περιοχές. Τα ατυχήματα στο Apron περιλαμβάνουν πυρκαγιά στην καμπίνα αεροσκάφους, διαρροή καυσίμων και ανάφλεξη αυτών, σύγκρουση αεροσκάφους - οχήματος, ιατρικά επείγουσες καταστάσεις, κ.λπ.

5.5.2 Τουλάχιστον οι υπεύθυνοι του προσωπικού που εργάζεται στο Apron (αερολιμενικοί, εταιρείες καυσίμων, handlers, αεροπορικές εταιρείες, κ.λπ.) πρέπει να διαθέτουν ασυρματικές συσκευές αμφίδρομής επικοινωνίας με το κέντρο επιχειρήσεων.

5.5.3 Όλες οι πύλες φόρτωσης των αεροσκαφών πρέπει να είναι εξοπλισμένες με τηλεφωνικές συσκευές και στο επίπεδο του Apron και στο επίπεδο επιβίβασης (πύλη). Οι αριθμοί κλήσης χρησίμων τηλεφώνων σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης πρέπει να αναγράφονται εμφανώς στην τηλεφωνική συσκευή.

5.5.4 Για τους λόγους αυτούς κάθε εμπλεκόμενος φορέας μετά την έγκριση του ΣΑΕΚΑΑ πρέπει να εκδώσει οδηγίες εφαρμογής και να ενημερώσει το προσωπικό του.

5.6 Έλεγχος και επαλήθευση

5.6.1 Το σύστημα επικοινωνιών πρέπει να ελέγχεται καθημερινά για να βεβαιώνεται η επιχειρησιακή κατάσταση των ασυρματικών και τηλεφωνικών δικτύων.

5.6.2 Κάθε φορέας ή προσωπικό που εμπλέκεται σε σχέδιο αντιμετώπισης κατάστασης εκτάκτου ανάγκης, πρέπει να διαθέτει ολοκληρωμένο και πλήρη κατάλογο των αριθμών κλήσης σταθερών και κινητών τηλεφώνων, TELEX και FAX των λοιπών φορέων που συμμετέχουν στο σχέδιο εκτάκτου ανάγκης. Οι εν λόγω τηλεφωνικοί αριθμοί πρέπει να ελέγχονται μηνιαίως για την ορθότητα τους. Ενημερωμένοι κατάλογοι πρέπει να διανέμονται συνεχώς σε όλους εκείνους που συμμετέχουν στα σχέδια εκτάκτου ανάγκης.

6. ΑΣΚΗΣΕΙΣ - ΓΕΝΙΚΑ

Στα αεροδρόμια κατηγορίας πυρασφάλειας 3-9 το ΣΑΕΚΑΑ θα υποβάλλεται σε έλεγχο κυρίως με την πρόβλεψη διεξαγωγής:

(α) Μίας πλήρους κλίμακας άσκηση κατάστασης ανάγκης σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα δύο χρόνια.

(β) Ασκήσεων μερικής κλίμακας στο ενδιάμεσο έτος προς εξασφάλιση ότι οποιεσδήποτε αδυναμίες που διαπιστώνονται κατά την άσκηση κατάστασης ανάγκης ευρείας κλίμακας έχουν αναθεωρηθεί ή διορθωθεί.

Για την πρώτη εξαετία (6ετία) από την ισχύ του παρόντος κανονισμού να εκτελεστεί ένα πρόγραμμα ασκήσεων που να περιλαμβάνει τρεις (3) ασκήσεις επικοινωνιών (παράρτημα Η) και τρεις (3) ασκήσεις επιχειρησιακές (παράρτημα Η) κάθε χρόνο, με διαφορά 2 μηνών μεταξύ τους η κάθε μια άσκηση. Μετά από κάθε άσκηση πρέπει να γίνεται μια ανάλυση των γεγονότων έτσι ώστε τα πιθανά μειονεκτήματα και οι ελλείψεις του ΣΑΕΚΑΑ να διαπιστωθούν και να εξαλειφθούν.

Αυτό θα έχει σαν κατάληξη τον περιοδικό επανέλεγχο του ΣΑΕΚΑΑ, είναι όμως επιβεβλημένο, για να καλυφθούν οι επιχειρησιακές αλλαγές που συντελούνται. με το χρόνο, εντός και εκτός του αεροδρομίου (περισσότερα για τις Ασκήσεις στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η).

7. ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΓΝΩΣΗ - ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Οι Αρχές ίσως κρίνουν ότι είναι χρήσιμο να έχουν αντίγραφα των αναφορών ατυχημάτων που εκδίδονται κατά διαστήματα. Εκεί συνήθως φαίνονται οι αδυναμίες που αναφύονται κατά τη λειτουργία των Υπηρεσιών Έκτακτης Ανάγκης του αεροδρομίου, παρέχοντας στις Αρχές την δυνατότητα να επαναλαμβάνουν και να βελτιώνουν τις δικές τους διαδικασίες όπου αυτό είναι εφικτό.

8. ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Είναι πολύ δύσκολο να δοθούν σύντομες συμβουλές και κατευθύνσεις σε κάθε τομέα του όλου συστήματος αντιμετωπίσεως έκτακτης ανάγκης, αλλά πιστεύουμε ότι παρέχονται γενικές κατευθύνσεις από όλο αυτό το υλικό. Επιπλέον θα είναι δυνατόν να δοθούν λεπτομερείς οδηγίες και συμβουλές από τους αρμόδιους Επιθεωρητές της ΥΠΑ, οι οποίοι θα προσέρχονται στο αεροδρόμιο κατά διαστήματα με αρμοδιότητα έκδοσης άδειας (licensing duties) ή πιστοποίησης ή τήρησης των όρων αδειοδότησης ή γενικά για επιθεώρηση.

9. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Μετά την σύνταξη του ΣΑΕΚΑΑ, πρέπει να γίνει παρουσίαση του από τον ΥΑΕΚΑΑ του Αεροδρομίου στις Αεροπορικές Εταιρείες ή στους αντιπροσώπους των που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο και τέλος να τους δοθεί από ένα αντίγραφο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ - ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

1. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Η ευθύνη ενεργοποίησης της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας (Π.Υ.) και της Αερολιμενικής αρχής του αεροδρομίου σε περίπτωση ατυχήματος αεροσκάφους συνήθως έγκειται στην Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Υ.Ε.Ε.Κ.).

1.1. Ενέργειες της Υ.Ε.Ε.Κ.

Σε περίπτωση που συμβεί ή αναμένεται να συμβεί, ατύχημα σε αεροσκάφος εντός ή κοντά στο αεροδρόμιο, η Υ.Ε.Ε.Κ. πρέπει:

1.1.1. Να σημάνει συναγερμό στην Π.Υ. του Αεροδρομίου.

1.1.2. Να πληροφορήσει τηλεφωνικά την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου μεταβιβάζοντας τις εξής πληροφορίες:

• ατύχημα αεροσκάφους στο ....

(τόπος ατυχήματος με αναφορά στο grid map (βλέπε παράρτημα) ή στην τοποθεσία)

• χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους ....

• τύπος αεροσκάφους ....

Στη συνέχεια μεταβιβάζει, εάν είναι διαθέσιμες, στην Π.Υ. του αεροδρομίου είτε τηλεφωνικά είτε μέσω συχνότητας (καθ' οδόν προς το ατύχημα) τις ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες:

• ποσότητα καυσίμων ....

• συνολικό αριθμό επιβαινόντων ....

• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....

• ύπαρξη επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών (ποσότητα, είδος ραδιοϊσοτόπων και θέση φόρτωσής τους στο αεροσκάφος) ....

Η συλλογή των ανωτέρω πρόσθετων πληροφοριών σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καθυστερεί την αρχική κλήση προς την Π.Υ.

1.1.3. Να πληροφορήσει κατόπιν την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου δίνοντας όλες τις πληροφορίες που δόθηκαν, ως ανωτέρω (§ 1.1.2.) στην Π.Υ. του αεροδρομίου, επιπλέον θα διευκολύνει την πρόσβαση των οχημάτων στο χώρο του ατυχήματος.

1.2. Ενέργειες της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου.

1.2.1. Το τηλεφώνημα (ειδοποίηση) για ατύχημα σε αεροσκάφος θα ληφθεί συνήθως από την Υ.Ε.Ε.Κ. Σε περίπτωση όμως που το τηλεφώνημα ληφθεί από κάποιον άλλο, ή εάν παρατηρηθεί το ατύχημα από κάποιον άλλο, ή εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι που το ατύχημα θεωρείται επικείμενο (βέβαιο), η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου - εάν το ατύχημα είναι στο χώρο του αεροδρομίου - πρέπει να ενεργήσει σαν να έχει ληφθεί το τηλεφώνημα από την Υ.Ε.Ε.Κ. και κατόπιν η Υ.Ε.Ε.Κ. θα πληροφορηθεί το είδος της ειδοποίησης και τα Πυροσβεστικά Οχήματα (Π.Ο.) θα σταλούν στο συμβάν.

Εάν η τοποθεσία του ατυχήματος είναι εκτός του αεροδρομίου τα Π.Ο. δεν θα σταλούν, εκτός εάν η Αερολιμενική Αρχή έχει ενημερωθεί προηγούμενα και έχει συμφωνήσει με την Υ.Ε.Ε.Κ. ότι δεν θα έχει κινήσεις (προσαπογειώσεις) ή ότι με την αποστολή των Π.Ο. εκτός αεροδρομίου δεν πρόκειται να επηρεαστεί η κατηγορία πυρασφάλειας του αεροδρομίου ή αν ανασταλούν οι κινήσεις των α/φων (κλείσει το αεροδρόμιο).

1.2.2. Τα Π.Ο. θα προστρέξουν σε ατύχημα αεροσκάφους ως ακολούθως:

i). Σε ατυχήματα στο χώρο του αεροδρομίου - όλα τα Π.Ο.

ii). Σε ατυχήματα εκτός του αεροδρομίου - όπως προκαθορίζεται.

1.2.3. Ο επικεφαλής πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου θα είναι υπεύθυνος για όλες τις επακόλουθες ενέργειες που θα γίνουν από την Πυροσβεστική Υπηρεσία.

1.3. Ενέργειες της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου.

Κατά την λήψη από την Υ.Ε.Ε.Κ. του μηνύματος, «Ατύχημα σε αεροσκάφος» (βλέπε παρ. 1.1.2) το προσωπικό της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου πρέπει:

1.3.1. Να τηλεφωνήσει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (αριθμός τηλεφώνου...................). Το μήνυμα πρέπει να είναι:

• «Είναι το αεροδρόμιο ....

• Ατύχημα σε αεροσκάφος στο ....

• Τύπος αεροσκάφους ....

• Επιβαίνοντες στο αεροσκάφος (εάν είναι γνωστό) ......

• Σημείο προσέγγισης ή σημείο rendezvous (βλέπε παράρτημα) ....

1.3.2. Να ειδοποιήσει το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου (αριθμός τηλεφώνου..........................).

1.3.3. Να τηλεφωνήσει στο ΕΚΑΒ (αριθμός τηλεφώνου.........................).

Το μήνυμα πρέπει να είναι όπως στην παράγραφο 1.3.1.

1.3.4. Να πληροφορήσει την Αστυνομία του αεροδρομίου ή την Υπηρεσία Security (εσωτερικό τηλέφωνο...............) ή και τις δύο.

1.3.5. Να πληροφορήσει το Νοσοκομείο ή Κέντρο Υγείας (αριθμός τηλεφώνου............................) αναφέροντας τον αριθμό των επιβαινόντων στο αεροσκάφος.

1.3.6. Να πληροφορήσει την τοπική Αστυνομία (αριθμός τηλεφώνου..........................).

1.3.7. Να πληροφορήσει τον Αερολιμενάρχη του αεροδρομίου.

1.3.8. Να τηλεφωνήσει στους ακόλουθους γιατρούς:

.....................................(αριθμός τηλ.)

....(»)

....(»)

1.3.9. Να πληροφορήσει τον προϊστάμενο τεχνικής συντήρησης του αεροδρομίου (τηλ. ....).

1.3.10. Να πληροφορήσει τις Τελωνειακές αρχές του αεροδρομίου.

1.3.11. Να πληροφορήσει το Γραφείο Ατυχημάτων της ΥΠΑ.

1.4. Ενέργειες από την Αστυνομία του αεροδρομίου ή τις υπηρεσίες Security.

Ο αξιωματικός υπηρεσίας της Αστυνομίας του αεροδρομίου ή ο προϊστάμενος της υπηρεσίας Security θα πρέπει:

1.4.1. Να πληροφορήσει τους υπεύθυνους στις πύλες (gates) του αεροδρομίου.

1.4.2. Να στείλει άτομα να καθοδηγήσουν τα εισερχόμενα στο αεροδρόμιο Π.Ο., τα ασθενοφόρα και τα αυτοκίνητα των γιατρών καθώς και τα αστυνομικά αυτοκίνητα.

1.4.3. Να στείλει άτομα να απομακρύνουν όλους τους μη έχοντες εργασία (αναρμόδιους), κάνοντας ένα κύκλο προστασίας γύρω από το ατύχημα.

1.4.4. Να παρέχουν κάθε άλλη δυνατή βοήθεια.

2 ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ

Όταν ένα αεροσκάφος που είναι στην περιοχή κίνησης α/φών του αεροδρομίου βρίσκεται σε κίνδυνο ή εμπλέκεται σε κάποιο συμβάν (είτε εμπλέκεται είτε δεν εμπλέκεται άλλο αεροσκάφος ή όχημα) πρέπει να ακολουθηθεί η παρακάτω διαδικασία:

2.1 Ενέργειες της Υ.Ε.Ε.Κ.

Οποτεδήποτε γίνει αντιληπτό από την Υ.Ε.Ε.Κ. ότι ένα αεροσκάφος έχει κάποιο συμβάν επί του εδάφους, ή αυτό είναι αναπόφευκτο να συμβεί, αυτός θα πρέπει:

2.1.1. Να σημάνει τον συναγερμό στην Π.Υ. του αεροδρομίου.

2.1.2. Να πληροφορήσει την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου, με απευθείας τηλεφωνική γραμμή, λέγοντας «Συμβάν σε αεροσκάφος επί του εδάφους στο ....(αναφορά στο grid map ή στην τοποθεσία),

• τύπος αεροσκάφους ....,
• άτομα που επιβαίνουν ....»

Ο αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν στο αεροσκάφος θα αναφερθεί εάν είναι ήδη γνωστός, αλλά το τηλεφώνημα στην Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου δεν πρέπει να καθυστερήσει σε καμιά περίπτωση ενώ λαμβάνονται οι ανωτέρω πληροφορίες.

2.1.3. Να πληροφορήσει την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου, λέγοντας «Συμβάν σε αεροσκάφος επί του εδάφους στο……………………………………(αναφορά στο grid map ή στην τοποθεσία),

• τύπος αεροσκάφους ....,
• άτομα που επιβαίνουν (εάν είναι γνωστό) ....».

2.2. Ενέργειες από την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου.

2.2.1. Το τηλεφώνημα για κάποιο συμβάν σε αεροσκάφος επί του εδάφους θα ληφθεί συνήθως από την Υ.Ε.Ε.Κ. Όταν παρόλα αυτά το τηλεφώνημα λαμβάνεται από οποιοδήποτε άλλο άτομο, ή όταν παρατηρείται ένα ατύχημα, ή υπάρχει λόγος να θεωρείται αυτό επικείμενο, η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου θα δράσει με τον ίδιο τρόπο σαν να είχε κάνει το τηλεφώνημα η Υ.Ε.Ε.Κ., και η Υ.Ε.Ε.Κ. θα πληροφορηθεί στη συνέχεια το περιεχόμενο του τηλεφωνήματος και τον αριθμό των Π.Ο. που έχουν σταλεί.

2.2.2. Όλα τα Π.Ο. θα πρέπει να στέλνονται σε κάθε συμβάν επί του εδάφους.

2.2.3. Ο υπεύθυνος βάρδιας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου θα είναι υπεύθυνος για όλες τις απαραίτητες ενέργειες που θα γίνουν στη συνέχεια από την Υπηρεσία του.

2.3. Ενέργειες της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου.

Κατά τη λήψη του μηνύματος από την Υ.Ε.Ε.Κ. η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου θα πρέπει:

2.3.1. Να τηλεφωνήσει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ. ....)

Το μήνυμα θα είναι το ακόλουθο:

• «Είναι το αεροδρόμιο ....,
• Συμβάν σε αεροσκάφος επί του εδάφους στο ....,
• Τύπος αεροσκάφους ....,
• Άτομα που επιβαίνουν στο αεροσκάφος (εάν είναι γνωστό) ....,
• Σημείο πρόσβασης ....»

2.3.2. Να ειδοποιήσει το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου.

2.3.3. Να τηλεφωνήσει στο ΕΚΑΒ (αριθμός τηλεφώνου………………) αναφέροντας τον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο αεροσκάφος (εάν είναι γνωστός).

2.3.4. Να πληροφορήσει την Αστυνομία του αεροδρομίου ή τις υπηρεσίες security (εσωτερικό τηλέφωνο………………).

2.3.5. Να πληροφορήσει την τοπική Αστυνομία (αριθμός τηλεφώνου………………………………).

2.3.6. Να πληροφορήσει τον Αερολιμενάρχη.

2.3.7. Να πληροφορήσει τον προϊστάμενο τεχνικής συντήρησης του αεροσταθμού (αριθμός τηλεφώνου………………………….).

2.4. Ενέργειες από την Αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security, αναμένοντας την άφιξη της τοπικής Αστυνομικής δύναμης.

Ο υπεύθυνος αξιωματικός βάρδιας της Αστυνομίας του αεροδρομίου ή της υπηρεσίας security θα πρέπει:

2.4.1. Να πληροφορήσει τους υπεύθυνους στις πύλες του αεροδρομίου.

2.4.2. Να στείλει άτομα να καθοδηγήσουν τα εισερχόμενα Π.Ο., ασθενοφόρα και τα αστυνομικά αυτοκίνητα.

2.4.3. Να στείλει άτομα να απομακρύνουν όλους τους αναρμόδιους από το αεροσκάφος.

2.4.4. Να παρέχει κάθε άλλη δυνατή βοήθεια.

2.5. Λήξη συμβάντος σε αεροσκάφος επί του εδάφους.

Λήξη συμβάντος σε αεροσκάφος επί του εδάφους θα γίνει από την Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου μόνο μετά από συνεννόηση με τον προϊστάμενο πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου.

3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ.

3.1. Όταν ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε κάποια δύσκολη κατάσταση θα πρέπει να υιοθετηθούν μια από τις διαδικασίες που αναφέρονται στις παραγράφους 4,5,6 αυτού του Κεφαλαίου.

3.2. Η απόφαση ως προς τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν είναι ευθύνη του Κυβερνήτη του αεροσκάφους που διαβιβάζεται μέσω της συχνότητας στην Υ.Ε.Ε.Κ. Όταν υπάρχει αμφιβολία όσον αφορά την βαθμίδα επικινδυνότητας θα ακολουθούνται διαδικασίες «καταστάσεως αναμενόμενου ατυχήματος».

3.3. Εάν ένα αεροσκάφος που εμπλέκεται σε ατύχημα κατά την προσγείωση υπόκειται στις διαδικασίες «καταστάσεως ετοιμότητας σε αναμενόμενο ατύχημα», η Υ.Ε.Ε.Κ. θα πληροφορήσει την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου ως ακολούθως:

«Αεροπορικό ατύχημα στο …………………..., επιβαίνουν άτομα».

Η Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου στη συνέχεια θα δραστηριοποιηθεί όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4.3 (Σελ. 31).

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ «ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ» (FULL EMERGENCY PROCEDURES)

Όταν είναι γνωστό ότι ένα αεροσκάφος που πλησιάζει το αεροδρόμιο αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα ώστε να υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος κατά την προσγείωση, τότε ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία:

4.1. Ενέργειες της Υ.Ε.Ε.Κ. Αυτή πρέπει:

4.1.1. Να σημάνει συναγερμό στην Π.Υ. του Αεροδρομίου.

4.1.2. Να ενημερώσει τηλεφωνικά την Π. Υ. του αεροδρομίου λέγοντας «κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος» και να μεταφέρει τις ακόλουθες πληροφορίες:

• διάδρομο προσγείωσης (εν χρήσει)..........................,
• χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους ....,
• τύπος αεροσκάφους ....,
• φύση του προβλήματος ....,
• αναμενόμενη ώρα προσγείωσης ....».

Η Υ.Ε.Ε.Κ. ζητά από τον Κυβερνήτη, εφόσον η κατάσταση το επιτρέπει, επιπλέον πληροφορίες σχετικά με το πρόβλημα και συγκεκριμένα:

• διαθέσιμα καύσιμα ....
• συνολικό αριθμό επιβαινόντων..................................
• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....
• ύπαρξη τυχόν επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών (ποσότητα, είδος ραδιοϊσοτόπων και θέση φόρτωσης αυτών στο αεροσκάφος).

Τις πληροφορίες αυτές τις μεταφέρει, εάν είναι διαθέσιμες, στην Π.Υ. είτε τηλεφωνικά είτε μέσω συχνότητας.

Να ειδοποιήσει κατόπιν την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου, δίνοντας όλες τις πληροφορίες που δόθηκαν ως ανωτέρω (4.1.2), στην Π.Υ. του αεροδρομίου.

4.2. Ενέργειες της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου.

Η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου θα πρέπει να κατευθυνθεί με όλες της τις δυνάμεις σε προκαθορισμένα σημεία stand by points (βλέπε παράρτημα) ανάλογα με τον σε χρήση διάδρομο.

Κάθε ακόλουθη ενέργεια είναι ευθύνη του προϊσταμένου βάρδιας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου και τα Π.Ο. δεν θα επιστρέψουν στον Πυροσβεστικό Σταθμό παρά μόνο όταν έχει πεισθεί ότι δεν χρειάζονται πλέον.

Η Αερολιμενική Αρχή θα αναφέρει ότι το συμβάν έληξε, μόνο μετά από συνεννόηση με τον προϊστάμενο του Πυροσβεστικού Σταθμού του αεροδρομίου.

4.3. Ενέργειες της Αερολιμενικής Αρχής του Αεροδρομίου.

Κατά την λήψη του μηνύματος «κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος», η Αερολιμενική Αρχή θα πρέπει:

4.3.1. Να τηλεφωνήσει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ. ....).

Το μήνυμα θα πρέπει να είναι:

• «Είναι το αεροδρόμιο. ...., κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος.
• Τύπος αεροσκάφους ....,
• Προγραμματισμένη ώρα άφιξης ....,
• Rendezvous point ....».

4.3.2. Να ειδοποιήσει το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου.

4.3.3. Να τηλεφωνήσει στο ΕΚΑΒ (τηλ. ....). Το μήνυμα θα είναι όπως στην παράγραφο 4.3.1.

4.3.4. Να πληροφορήσει την Αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security.(τηλ. ....) ως ακολούθως:

• «Κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος..................,
• Τύπος αεροσκάφους ....,
• Διάδρομος σε χρήση ....,
• Προγραμματισμένη ώρα άφιξης ....,
• Σημείο rendez-vous...».

4.3.5. Να πληροφορήσει τον Αερολιμενάρχη.

4.3.6. Να πληροφορήσει την Αεροπορική Εταιρεία ή το Ναυλωτή (operating company) ή τον Handling Agent.

4.4. Ενέργειες της Αστυνομίας του αεροδρομίου ή της υπηρεσίας security.

Ο προϊστάμενος βάρδιας της Αστυνομίας του αεροδρομίου ή της υπηρεσίας security θα πληροφορήσει τους υπεύθυνους στις φυλασσόμενες πύλες και θα στείλει άτομα στα σημεία rendezvous ώστε να κατευθύνει τα εισερχόμενα Π.Ο. εάν είναι απαραίτητο. Τα εισερχόμενα Π.Ο., τα ασθενοφόρα και τα αστυνομικά αυτοκίνητα θα κρατηθούν στο σημείο rendezvous μέχρι να γνωστοποιηθεί ότι απαιτείται να δράσουν ή αντίθετα να επιστρέψουν στη βάση τους.

4.5. Ενέργειες της Αεροπορικής Εταιρείας, του Ναυλωτή ή των πρακτόρων.

Σε περίπτωση εξέλιξης του «αναμενόμενου ατυχήματος» σε ατύχημα αεροσκάφους η Αεροπορική Εταιρεία ή ο ναυλωτής ή οι πράκτορες που τους αφορά το ατύχημα, θα ενημερωθούν από την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου. Κατά τη λήψη του μηνύματος «Ατύχημα σε αεροσκάφος» (αναφορά σε grid map ή διεύθυνση) η Αεροπορική Εταιρεία ή ο ναυλωτής ή ο πράκτορας θα πρέπει:

4.5.1. Να αποστείλουν έναν έμπειρο τεχνικό επί τόπου στο συμβάν για να τεθεί στη διάθεση του υπευθύνου πυρασφάλειας της Υπηρεσίας πυρόσβεσης και διάσωσης.

4.5.2. Να αποστείλουν έναν έμπειρο υπεύθυνο διακίνησης επί τόπου ώστε να δράσει σαν σύνδεσμος με τον υπεύθυνο της Υπηρεσίας των ασθενοφόρων (ή τον υπεύθυνο του συμβάντος ανάλογα με την διαβάθμιση του ατυχήματος).

4.5.3. Να παρέχουν μεταφορικά μέσα και κατάλυμα στα άτομα τα οποία δεν είναι τραυματισμένα ή δεν απαιτείται η παροχή Ιατρικής φροντίδας δια της μεταφοράς τους με ασθενοφόρα.

4.5.4. Να παρέχουν προσωπικό στο διαχωρισμό των αποσκευών για να συνεργαστεί με το Τελωνείο στο βαθμό που είναι απαραίτητο.

4.5.5. Να παρέχουν κάποιον υπεύθυνο για να συνδιαλλαγεί με τους συγγενείς και τους φίλους των επιβατών του αεροσκάφους που εμπλέκεται στο συμβάν.

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ «ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΛΟΓΩ ΑΝΗΣΥΧΗΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ»
(LOCAL STANDBY PROCEDURE)

Όταν ένα αεροσκάφος που πλησιάζει το αεροδρόμιο είναι γνωστό ή υπάρχει υποψία ότι έχει κάποιο πρόβλημα, αλλά αυτό δε θα μπορούσε να επηρεάσει την προσγείωση του αεροσκάφους, τότε η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου θα κληθεί να είναι stand by.

5.1. Ενέργειες της Υ.Ε.Ε.Κ.

5.1.1. Η Υ.Ε.Ε.Κ. πρέπει να ενημερώσει τηλεφωνικά την Π.Υ. του αεροδρομίου λέγοντας:.

«Κατάσταση ετοιμότητας λόγω ανησυχητικής κατάστασης» και να μεταφέρει τις ακόλουθες πληροφορίες:

• χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους ....,
• τύπο αεροσκάφους ....,
• φύση του προβλήματος ....,
• διάδρομο προσγείωσης ....,
• αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης.........................,

5.1.2. Να πληροφορήσει κατόπιν την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου όπως στην παράγραφο 5.1.1. ανωτέρω. Εάν η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου θεωρήσει απαραίτητο και το ζητήσει, η Υ.Ε.Ε.Κ. ζητά με τη σειρά της από τον Κυβερνήτη επιπλέον πληροφορίες σχετικά με το πρόβλημα και συγκεκριμένα:

• διαθέσιμα καύσιμα ....,
• συνολικό αριθμό επιβαινόντων.................................,
• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....,
• ύπαρξη τυχόν επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών (ποσότητα, είδος ραδιοϊσοτόπων και θέση φόρτωσης αυτών στο αεροσκάφος)

5.2. Ενέργειες της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου.

Θα προστρέξουν όλοι και θα σταθμεύσουν στα προκαθορισμένα σημεία stand by του διαδρόμου που είναι σε χρήση. Για κάθε ακόλουθη ενέργεια υπεύθυνος είναι ο αρχηγός πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου και όλα τα Π.Ο. δε θα επιστρέψουν στον Πυρ. Σταθμό παρά μόνο όταν πεισθεί ο προϊστάμενος ότι δεν απαιτούνται πλέον.

Ο προϊστάμενος του Ε.Ε.Κ. θα αναφέρει ότι το συμβάν έληξε, μόνο κατόπιν σχετικής διαβεβαίωσης του Κυβερνήτη του Αεροσκάφους.

5.3. Ενέργειες της Αερολιμενικής Αρχής.

Ειδοποιεί την Ιατρική Υπηρεσία Αεροδρομίου και την Αεροπορική Εταιρεία ή τον Φορέα Εξυπηρέτησης αυτής να είναι σε ετοιμότητα.

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ «ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΛΟΓΩ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ»

Όταν ο καιρός έχει μεταβληθεί σε σημείο που να δημιουργεί δυσκολία στην προσγείωση ενός αεροσκάφους ή μπορεί να δημιουργεί δυσκολία στην παρατήρηση (έλεγχο) της προσγείωσής του, η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου μπορεί να κληθεί να βρίσκεται stand by εάν με αυτόν τον τρόπο καλύπτονται θέματα ασφάλειας.

6.1. Ενέργειες της Υ.Ε.Ε.Κ.

Θα πρέπει να τηλεφωνήσει στην Πυρ. Υπηρεσία του αεροδρομίου. Το μήνυμα θα είναι το ακόλουθο:

• «Stand by λόγω καιρού στο ....,
• διάδρομος σε χρήση..».

6.2. Ενέργειες της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του Αεροδρομίου.

Θα προστρέξουν όλοι και θα σταθμεύσουν στα προκαθορισμένα σημεία του διαδρόμου που είναι σε χρήση. Τα σημεία αυτά πρέπει να καθορίζονται έτσι ώστε σε πιθανή CAT II λειτουργία του αεροδρομίου να μην επηρεάζονται τα χρησιμοποιούμενα ραδιοβοηθήματα. Εάν υπάρχει πιθανότητα να παραταθεί η διάρκεια των υπαρχόντων καιρικών συνθηκών, ο προϊστάμενος της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου θα πρέπει να συμφωνήσει με την Υ.Ε.Ε.Κ. να υπάρξει μείωση του προσωπικού και οχημάτων στο σημείο standby, έτσι ώστε το προσωπικό κυκλικά να αποσύρεται στον Πυροσβεστικό Σταθμό για να αναπαυθεί. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να γίνει περαιτέρω παράταση.

7. «ΤΟΠΙΚΕΣ» ΦΩΤΙΕΣ.

7.1. Ενέργειες του ατόμου που αντιλήφθηκε την φωτιά.

Κάθε άτομο που αντιλαμβάνεται την ύπαρξη φωτιάς ή πληροφορείται για την ύπαρξη κάποιας φωτιάς, είτε είναι στο χώρο του αεροδρομίου, είτε είναι εκτός θα πρέπει να:

Σημάνει συναγερμό καλώντας την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου και λέγοντας «Φωτιά στο .... (κτίριο)» ή δίνοντας ακριβές σημείο (διεύθυνση) όπου ξέσπασε η φωτιά ή εάν η φωτιά είναι σε ανοιχτό χώρο:

«Φωτιά κοντά ....(κτίριο)».

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κάποια αεροδρόμια έχουν συναγερμό που καλεί τον Πυροσβεστικό Σταθμό, κάποια άλλα έχουν αριθμούς κλήσης σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης. Γι αυτό πρέπει να δοθεί προσοχή όταν αναφέρονται ποιες ενέργειες πρέπει να γίνουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

7.2. Ενέργειες της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου.

Θα πρέπει:

7.2.1. Να καλέσει την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου, επαναλαμβάνοντας την πληροφορία που έλαβε όπως στην παρ. 7.1.

7.2.2. Να τηλεφωνήσει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης δίνοντας το μήνυμα:

«Είναι το αεροδρόμιο ....,
φωτιά στο...κτίριο».

(ή «κοντά στο ....κτίριο», ή δίνοντας τη διεύθυνση εάν είναι εκτός του αεροδρομίου).

«Είσοδος στο αεροδρόμιο στο σημείο .... (εάν είναι κατάλληλο)».

7.2.3. Να πληροφορήσει την Αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security (τηλ..........................).

7.2.4. Να πληροφορήσει την Υ.Ε.Ε.Κ. (τηλ.................).

7.2.5. Να πληροφορήσει τον Αερολιμενάρχη (τηλ. ....).

7.2.6. Να πληροφορήσει τον μηχανικό του σταθμού (τηλ. ....).

7.3. Ενέργειες της Πυρ. Υπηρεσίας του αεροδρομίου.

Θα πρέπει:

7.3.1. Να προστρέξει στο προκαθορισμένο σημείο ανάλογα με το κτίριο ή την περιοχή που αναφέρεται, όταν η φωτιά είναι μέσα στο αεροδρόμιο.

7.3.2. Να εξασφαλίσει την έγκριση από την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου (όπως στην παράγραφο 9.3, σελ. 37) προκειμένου να στείλει τα Π.Ο. και το προσωπικό της (όπως καθορίζεται σε τοπικό επίπεδο), για την αντιμετώπιση φωτιάς εκτός αεροδρομίου. Την χρονική στιγμή εξόδου και εισόδου των Π.Ο. στο αεροδρόμιο, θα ειδοποιεί την Υ.Ε.Ε.Κ.

7.3.3. Σε περίπτωση που αναμένονται κινήσεις αεροσκαφών, η Πυρ. Υπηρεσία του αεροδρομίου να συνεχίσει να μάχεται την φωτιά (τοπική φωτιά) μόνο όσο χρειάζεται η συνδρομή τους, έτσι ώστε να μην πέσει η κατηγορία πυρασφάλειας του αεροδρομίου.

Τότε θα πρέπει, αφού ενημερώσει τον υπεύθυνο πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας της πόλης που παρίσταται στο συμβάν, να επιστρέψει στον Πυροσβεστικό Σταθμό όσον το δυνατόν συντομότερα ώστε να καλύψει από άποψη πυρασφάλειας τα αεροσκάφη που αναμένονται.

7.4. Ενέργειες της Αστυνομίας του αεροδρομίου ή της υπηρεσίας security.

Αυτοί θα πρέπει:

7.4.1. Να πληροφορήσουν τους υπεύθυνους στις πύλες στον τόπο της φωτιάς.

7.4.2. Να στείλουν άτομα να κατευθύνουν τα εισερχόμενα Π.Ο.

7.4.3. Να στείλουν έναν ή περισσότερους αξιωματικούς να ελέγξουν τους «παθητικούς» θεατές στον τόπο της φωτιάς.

7.4.4. Να παρέχουν κάθε δυνατή υποστήριξη.

8. ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

Αυτές οι ενέργειες περιλαμβάνουν:

8.1 Παράνομη κατάληψη αεροσκάφους, αεροπειρατεία.

8.2 Δολιοφθορά ή απειλή για βόμβα σε αεροσκάφος ή σε εγκαταστάσεις.

8.3. Ένα αεροσκάφος που βρίσκεται υπό την απειλή δολιοφθοράς ή παράνομης κατάληψης θα πρέπει να σταθμεύσει σε μια απομονωμένη θέση στάθμευσης αεροσκάφους, η οποία θα έχει προβλεφθεί για τέτοιες περιπτώσεις, μέχρι να πάψει να υφίσταται η παράνομη πράξη ή η απειλή.

Η ανωτέρω απομονωμένη θέση στάθμευσης πρέπει να βρίσκεται 100μ. τουλάχιστον μακριά από κάθε άλλη θέση στάθμευσης αεροσκάφους. Αν αυτό είναι ανέφικτο τότε πρέπει να απομακρυνθούν τα γύρω από το απειλούμενο αεροσκάφος σταθμευμένα αεροσκάφη, που βρίσκονται εντός κύκλου ακτίνας 100μ., το κέντρο του οποίου είναι το αεροσκάφος αυτό.

Προκειμένου να διαφύγουν οι επιβάτες το συντομότερο δυνατόν πρέπει να χρησιμοποιηθούν σκάλες έγκαιρα, αν όμως δεν είναι διαθέσιμες ή δεν έχει το αεροσκάφος δικές του, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι τσουλήθρες του.

8.4. Θα γίνουν οι ενέργειες από τους εμπλεκόμενους όπως αυτές προβλέπονται για ατύχημα αεροσκάφους στο έδαφος (§2.1, Κεφ. Γ), μέχρι να εφαρμοσθούν τα απόρρητα σχέδια που προβλέπονται για τις περιπτώσεις αυτές και περιγράφονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αεροδρομίου.

9. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ.

9.1. Όπου δεν υπάρχει διαθέσιμος επαρκής αριθμός Π.Ο. να προστρέξει σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.2 (Κεφ. Γ), η Υ.Ε.Ε.Κ. θα πρέπει να ενημερωθεί αμέσως από την Αερολιμενική Αρχή, ιδιαίτερα αν πέφτει η κατηγορία πυρασφάλειας. Αν η πτώση της κατηγορίας πυρασφάλειας είναι οριστική εκδίδεται σχετικό NOTAM.

9.2. Τα Π.Ο. του αεροδρομίου δεν στέλνονται συνήθως σε ατυχήματα, ή άλλα έκτακτα περιστατικά που συμβαίνουν σε απόσταση μεγαλύτερη από 8 km (5 μίλια) από τα όρια του αεροδρομίου. Θα μπορούσε παρόλα αυτά να υπερβληθεί το όριο αυτό εάν οι επικρατούσες συνθήκες το απαιτούν, με την σύμφωνη γνώμη της Υ.Ε.Ε.Κ. και της Αερολιμενικής Αρχής.

9.3. Η απόφαση, όσον αφορά το εάν θα σταλούν ή όχι Π.Ο. σε ατυχήματα ή σε φωτιές γενικά εκτός των συνόρων του αεροδρομίου, είναι στην αρμοδιότητα της Αερολιμενικής Αρχής σε συνεργασία με την Υ.Ε.Ε.Κ. και τον προϊστάμενο του Πυροσβεστικού Σταθμού του αεροδρομίου.

9.4. Οι τοπικές φωτιές εκτός των ορίων του αεροδρομίου, στις οποίες πιθανόν να χρειαστεί να προστρέξει η Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου είναι οι ακόλουθες:

α). Φωτιές οι οποίες αποτελούν κίνδυνο στις πτήσεις ή στην ιδιοκτησία του αεροδρομίου.

β). Σαν ανταπόκριση σε κλήση από το κοινό ή την Αστυνομία μέσα σε ανθρωπιστικά πλαίσια.

9.5. Τα Π.Ο. που θα κινηθούν σε δημόσιους δρόμους πρέπει να είναι κατάλληλα ασφαλισμένα και οι οδηγοί αυτών των οχημάτων πρέπει να έχουν το ανάλογο δίπλωμα οδήγησης.

9.6. Κάθε επισκευή ή συντήρηση που εκτελείται στο χώρο του αεροδρομίου και μπορεί να επηρεάζει με κάποιο τρόπο τις υπηρεσίες ανταπόκρισης σε έκτακτα συμβάντα (είτε όσον αφορά την πρόσβαση, είτε την επιχειρησιακή δυνατότητα να καλύψουν το συμβάν), θα πρέπει να έχει την έγκριση της Αερολιμενικής Αρχής του Αεροδρομίου και να εναρμονίζεται με τους Κανονισμούς της ΥΠΑ που παραχωρεί την Άδεια Λειτουργίας του Αεροδρομίου.»

Ο Προϊστάμενος
της Διεύθυνσης Αερολιμένων κ.α.α.

Φ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΣΗΜΕΙΑ STAND BY.

Τα ακόλουθα σημεία stand by θα χρησιμοποιούνται από την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου:

Διάδρομος...................
1)......................
2)......................

Διάδρομος...................
1)......................
2)......................

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΣΗΜΕΙΑ RENDEZVOUS

Τα ακόλουθα σημεία rendezvous θα χρησιμοποιούνται από την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης, την Αστυνομία και (τις υπηρεσίες των ασθενοφόρων) το ΕΚΑΒ:

1) Σημείο Rendezvous..
....
2) Σημείο Rendezvous..
....

Τα σημεία rendezvous σημαίνονται με μια πινακίδα τουλάχιστον 1 μέτρο Χ 1 μέτρο που θα φέρει τα λόγια

«Υπηρεσίες Εκτάκτου Ανάγκης, Rendezvous Point ....»

με άσπρα γράμματα σε πράσινο φόντο, με μια κίτρινη λωρίδα γύρω-γύρω στο άκρο της πινακίδας.

Τα σημεία Rendezvous καθορίζει η Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΣΥΣΤΗΜΑ GRID MAP

Θα πρέπει να υιοθετηθεί σύστημα grid map και όπου είναι δυνατόν η τοποθεσία της φωτιάς και των ατυχημάτων θα δίνεται αναφορικά, μέσα από τη χρήση τετραγωνισμένου χάρτη (Grid map).

Διανομή

Χάρτες θα διανεμηθούν στον(ην):
Διοικητή αεροδρομίου (Αερολιμενάρχη).....................
Υ.Ε.Ε.Κ. ....
Υπηρεσία ασθενοφόρων αεροδρομίου ....
Πυροσβεστική Υπηρεσία αεροδρομίου ....
Πυροσβεστική Υπηρεσία...
Αστυνομία αεροδρομίου ή security...............................
Αστυνομία..
ΕΚΑΒ...
α) Γιατρό..
β) Γιατρό..
Αερολιμενική Αρχή...
Προϊστάμενο συντήρησης (μηχανικό) αεροδρομίου
....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

(Να σταλεί στην Υ.Ε.Ε.Κ.)

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ Υ.Ε.Ε.Κ.

1. Ατυχήματα αεροσκαφών

1.1. Σήμανση συναγερμού στην Π.Υ. του Αεροδρομίου.

1.2. Τηλεφωνική ενημέρωση Π.Υ. του αεροδρομίου.

Περιεχόμενο κύριου μηνύματος:

• «Ατύχημα αεροσκάφους στο .... (τόπος ατυχήματος με αναφορά στο grid map ή στην τοποθεσία),
• χαρακτηριστικό κλήσης α/φους................................,
• τύπος αεροσκάφους ....,

Στη συνέχεια μεταφέρονται με μεταγενέστερο μήνυμα

• ποσότητα καυσίμων...,
• συνολικός αριθμός επιβαινόντων..............................,
• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....,
• ύπαρξη τυχόν επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών.

1.3. Πληροφορείστε την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου.

Περιεχόμενο μηνύματος ως ανωτέρω (παράγραφος 1.2), επιπλέον να διευκολυνθεί η πρόσβαση των οχημάτων στο χώρο του ατυχήματος

1.4. Κλήση στο ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), αν το ατύχημα είναι εκτός αεροδρομίου και δίδεται το ίδιο μήνυμα που δόθηκε (Κεφάλαιο Γ, § 1.2) στην Π. Υ. Αεροδρομίου.

2. Συμβάν αεροσκάφους επί του εδάφους.

2.1. Σήμανση συναγερμού στην Π.Υ. του αεροδρομίου.

2.2. Καλέστε την Π.Υ. του αεροδρομίου λέγοντας:

«Συμβάν αεροσκάφους επί του εδάφους στο .... (αναφορά στο grid map ή στην τοποθεσία)......, τύπος αεροσκάφους............., άτομα που επιβαίνουν............».

Ο αριθμός των επιβατών στο αεροσκάφος θα αναφέρεται, εάν είναι ήδη γνωστός, αλλά η κλήση στον Πυροσβεστικό Σταθμό του αεροδρομίου δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να καθυστερήσει εάν προσπαθούμε να μάθουμε αυτό το στοιχείο.

2.3. Πληροφορείστε την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου λέγοντας:

• «Συμβάν αεροσκάφους επί του εδάφους στο ....(αναφορά στο grid map ή στην τοποθεσία),
• τύπος αεροσκάφους ....,
• άτομα που επιβαίνουν (εάν είναι γνωστά) ....,

3. Έκτακτα συμβάντα σε αεροσκάφη

3.1. Κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος.

3.1.1. Σήμανση συναγερμού στην Π.Υ. του αεροδρομίου

3.1.2. Τηλεφωνείστε στην Π.Υ. του αεροδρομίου.

Περιεχόμενο κύριου μηνύματος:

• διάδρομος προσγείωσης ....,
• χαρακτηριστικό κλήσης α/φους ....,
• τύπος αεροσκάφους ....,
• φύση του προβλήματος ....,
• αναμενόμενος χρόνος προσγείωσης ....,

Δευτερευόντως δίδονται, εάν είναι εφικτό, πληροφορίες για:

• διαθέσιμα καύσιμα ....,
• συνολικός αριθμός επιβαινόντων ....,
• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....,
• ύπαρξη τυχόν επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών.

3.1.3. Πληροφορείστε την Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου.

Να δοθούν όλες οι πληροφορίες που δόθηκαν στην Π.Υ. ως ανωτέρω (§ 3.1.2).

3.2. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω ανησυχητικής κατάστασης.

Τηλεφωνείστε στην Π.Υ. του αεροδρομίου και πληροφορείστε για:.

• διάδρομος προσγείωσης ....,
• χαρακτηριστικό κλήσης α/φους ....,
• τύπος αεροσκάφους ....,
• φύση του προβλήματος ....,
• αναμενόμενος χρόνος προσγείωσης ....,

Τηλεφωνείστε επίσης στην Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου και επιπλέον των ανωτέρω πληροφορείστε αν ζητηθεί για:

• διαθέσιμα καύσιμα ....,
• συνολικός αριθμός επιβαινόντων ....,
• ύπαρξη ατόμων με ειδικές ανάγκες ....,
• ύπαρξη τυχόν επικίνδυνων και ιδιαίτερα ραδιενεργών υλικών,

3.3. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω καιρικών συνθηκών.

Τηλεφωνείστε στην Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου.

Μήνυμα «Κατάσταση ετοιμότητας λόγω καιρικών συνθηκών, αιτία του stand by (πχ. χαμηλή ορατότητα, πλάγιος άνεμος, παγετός ή χιόνι στο διάδρομο κ.λπ.) ....,

• στο ....,
• διάδρομος σε χρήση ....».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

(Να σταλεί στην Αερολιμενική Αρχή του Αεροδρομίου)

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.

1. Ατυχήματα αεροσκαφών

1.1. Κατά τη λήψη του τηλεφωνήματος (ότι συνέβη ατύχημα σε αεροσκάφος) από την Υ.Ε.Ε.Κ., ΓΡΑΨΤΕ ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ και την ώρα.

1.2. Καλέστε την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ. ....). Μήνυμα:

• «Είναι το αεροδρόμιο ....,
• ατύχημα σε αεροσκάφος στο ....
(αναφορά σε grid map ή τοποθεσία),
• τύπος αεροσκάφους ....,
• άτομα που επιβαίνουν (εάν είναι γνωστό) ....,
• σημείο προσέγγισης ....».

1.3. Καλέστε το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου (τηλ. ....).

1.4. Καλέστε το ΕΚΑΒ (τηλ. ....).

1.5. Καλέστε το νοσοκομείο............ (τηλ. ....).

1.6. Καλέστε την αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security (τηλ. ....).

1.7. Καλέστε την αστυνομία πόλης (τηλ ....).

1.8. Καλέστε τον Αερολιμενάρχη (τηλ ....).

1.9. Καλέστε τον προϊστάμενο τεχνικής συντήρησης (μηχανικό) του αεροσταθμού (τηλ.................................).

1.10. Καλέστε τους ακόλουθους γιατρούς:

.... (τηλ.................................).
.... (τηλ.................................).
.... (τηλ.................................).

1.11. Ειδοποιείστε το Γραφείο Ατυχημάτων της ΥΠΑ.

2. Συμβάν αεροσκάφους στο έδαφος.

2.1. Κατά τη λήψη του μηνύματος από την Υ.Ε.Ε.Κ., αρχίζοντας: «Διαδικασία συμβάντος στο έδαφος».Το προσωπικό της Αερολιμενικής Αρχής του αεροδρομίου ΘΑ ΓΡΑΨΕΙ το μήνυμα και την ώρα.

2.2. Καλέστε την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ...........................). Το μήνυμα θα σταλεί ως ακολούθως:

• «Είναι το αεροδρόμιο ....,
• Συμβάν στο έδαφος στο ....,
• Τύπος αεροσκάφους ....,
• Άτομα που επιβαίνουν (εάν είναι γνωστά) ....,
• Προσέγγιση ή σημείο rendezvous ....»

2.3. Καλέστε το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου.

2.4. Καλέστε το ΕΚΑΒ (τηλ.........................).Το μήνυμα που θα σταλεί θα είναι το ίδιο με τη παράγραφο 2.2 ανωτέρω.

2.5. Πληροφορείστε την αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security (τηλ..............................).

2.6. Πληροφορείστε την τοπική αστυνομία (τηλ. ....). Το μήνυμα που θα σταλεί θα είναι το ίδιο με την παράγραφο 2.2. ανωτέρω.

2.7. Πληροφορείστε τον Αερολιμενάρχη.

2.8. Πληροφορείστε τον προϊστάμενο της τεχνικής συντήρησης του αεροδρομίου (τηλ............................).

3. Έκτακτα συμβάντα σε αεροσκάφη.

3.1. Κατά τη λήψη του τηλεφωνήματος για κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος από την Υ.Ε.Ε.Κ. ΓΡΑΨΤΕ το μήνυμα και την ώρα.

3.1. Καλέστε την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ..........................). Το μήνυμα θα είναι:

• «Είναι το αεροδρόμιο.............., κατάσταση ατυχήματος σε πλήρη ανάπτυξη
• τύπος αεροσκάφους ....,
• προγραμματισμένη ώρα άφιξης ....,
• σημείο rendezvous..»

3.3. Καλέστε το(α) ασθενοφόρο(α) του αεροδρομίου (τηλ...................)

3.4. Καλέστε το ΕΚΑΒ (τηλ......................).Το μήνυμα θα σταλεί όπως και στην παράγραφο 3.2. ανωτέρω.

3.5. Καλέστε την αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security (τηλ............................).

3.6. Καλέστε τον Αερολιμενάρχη.

3.7. Καλέστε τον προϊστάμενο τεχνικής συντήρησης του αεροσταθμού (εσωτ..........................).

4. Τοπικές φωτιές.

4.1. Κατά τη λήψη του τηλεφωνήματος για φωτιά, ΓΡΑΨΤΕ: την ώρα, τη διεύθυνση ή την τοποθέτηση της φωτιάς.

4.2. Καλέστε την Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου, ξεκαθαρίζοντας τι συμβαίνει.

4.3. Καλέστε την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης (τηλ.................................).

4.4. Πληροφορείστε την αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security (εσωτ.......................).

4.5. Πληροφορείστε την Υ.Ε.Ε.Κ. (εσωτ..................).

4.6. Πληροφορείστε τον προϊστάμενο τεχνικής συντήρησης του αεροσταθμού (εσωτ....................).

4.7. Πληροφορείστε τον Αερολιμενάρχη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ

(Να σταλεί ταχυδρομικώς στην αστυνομία του αεροδρομίου ή την υπηρεσία security)

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ Ή ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ SECURITY.

1. Ατυχήματα σε αεροσκάφος στο αεροδρόμιο.

Πρέπει:

1.1. Να ενημερώνουν τους αξιωματικούς στα gates γύρω από την τοποθεσία του ατυχήματος. Να καθοδηγήσουν και να διευκολύνουν το πέρασμα των Π.Ο., των ασθενοφόρων και των αυτοκινήτων των γιατρών.

1.2. Να στείλουν άτομα να καθοδηγήσουν τα εισερχόμενα Π.Ο. κ.λπ.

1.3. Να στείλουν φρουρούς στο σημείο του ατυχήματος ώστε να κρατήσουν μακριά από το αεροσκάφος όλους τους αναρμόδιους.

1.4. Να προσφέρουν οποιαδήποτε βοήθεια είναι δυνατόν.

2. Συμβάν αεροσκάφους επί του εδάφους.

Θα πρέπει:

2.1. Να ενημερώσουν τους αξιωματικούς στα gates.

2.2. Να αποστείλουν άτομα να καθοδηγήσουν τα εισερχόμενα Π.Ο. και τα ασθενοφόρα.

2.3. Να στείλουν φρουρούς ώστε να κρατήσουν μακριά από το αεροσκάφος όλους τους αναρμόδιους.

2.4. Να παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια.

3. Έκτακτα συμβάντα σε αεροσκάφη-(Κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος).

Θα πρέπει:

3.1. Να ενημερώσουν τους αξιωματικούς στα gates για τα rendezvous points που χρησιμοποιούνται.

3.2. Να στείλουν έναν καθοδηγητή στο rendezvous point. Αυτός θα πρέπει να έχει πρόσβαση σε τηλέφωνο (κινητό) ή να φέρει walkie-talkie.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ

(Να σταλεί στην Π.Υ. του αεροδρομίου στο παρατηρητήριο (watchroom))

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.

1. Ατυχήματα αεροσκαφών.

1.1. Στο αεροδρόμιο: Προστρέχει αμέσως όλη η δύναμη της Π.Υ. και ενημερώνεται η Υ.Ε.Ε.Κ. (εάν το τηλεφώνημα δεν έγινε από την Υ.Ε.Ε.Κ.)

1.2. Εκτός αεροδρομίου: Προστρέχει η προκαθορισμένη δύναμη αφού έχει υπάρξει συνεννόηση με την Υ.Ε.Ε.Κ. και έγκριση από την Αερολιμενική Αρχή.

2. Συμβάντα αεροσκαφών επί του εδάφους. (λαμβάνονται μετά από:)

2.1. Κλήση από την Υ.Ε.Ε.Κ. 2.2. Κατά τη διάρκεια της παρατήρησης ή κατά τη διάρκεια που προστρέχει στο συμβάν. 2.3. Κλήση από τηλέφωνο	Προστρέχει αμέσως όλη η δύναμη της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας

2.4. Ο επικεφαλής πυρασφάλειας της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας του αεροδρομίου θα είναι υπεύθυνος για όλες τις μετέπειτα ενέργειες που θα γίνουν από την Υπηρεσία του.

3. Έκτακτα συμβάντα σε αεροσκάφη.

3.1. Κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος. 3.2. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω ανησυχητικής κατάστασης.	Κατόπιν εντολής από την Υ Ε.Ε.Κ. θα προστρέξει όλη η δύναμη σε προκαθορισμένα stand by points ή οπουδήποτε αλλού όπως ορίζεται.
3.3. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω καιρικών συνθηκών. →	Προστρέχει όλη η δύναμη ή μερική δύναμη όπως έχει συμφωνηθεί με την Υ.Ε.Ε.Κ. σύμφωνα με την πιθανή διάρκεια του stand by.

4. Τοπικές φωτιές.

4.1. Στο αεροδρόμιο.

4.1.1. Κλήση από την Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου. Προστρέχει η προκαθορισμένη δύναμη και ενημερώνεται η Υ.Ε.Ε.Κ.

4.1.2. Κλήση από την Υ.Ε.Ε.Κ. Προστρέχει η προκαθορισμένη δύναμη και ενημερώνεται η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου.

4.1.3. Κατά τη διάρκεια της παρατήρησης ή κατά τη διάρκεια που προστρέχει στο συμβάν. Προστρέχει η προκαθορισμένη δύναμη και ενημερώνεται η Υ.Ε.Ε.Κ. καθώς και η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου.

4.2. Εκτός του αεροδρομίου: Δίδεται η έγκριση από την Αερολιμενική Αρχή κατόπιν συνεννοήσεως με την Υ.Ε.Ε.Κ. για την αποστολή προκαθορισμένης δύναμης. Ενημερώνεται η Αερολιμενική Αρχή του αεροδρομίου εάν η κλήση δεν έγινε από εκεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

ΑΣΚΗΣΕΙΣ

Όταν εκδοθεί το ΣΑΕΚΑΑ και όταν τα παραρτήματα που δίνουν ιδιαίτερες διευκρινιστικές λεπτομέρειες έχουν σταλεί στα κατάλληλα σημεία πχ. στο κέντρο ελέγχου της Π.Υ., στην Υ.Ε.Ε.Κ. κ.λπ. η επόμενη φάση δράσης είναι, να μελετηθεί μια άσκηση μέσα από την οποία θα ελεγχθούν (δοκιμαστούν) όλα αυτά. Υπάρχουν διάφοροι τύποι ασκήσεων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, όπως είναι οι ασκήσεις επικοινωνιών, οι επιχειρησιακές ασκήσεις, κ.λπ.

1. Ασκήσεις επικοινωνιών

Οι ασκήσεις επικοινωνιών δεν απαιτούν την μετακίνηση κανενός ατόμου ή εξαρτήματος. Ο έλεγχος γίνεται επάνω στο σύστημα επικοινωνιών το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να υποστηρίξει την βοήθεια που παρέχεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Για να γίνει μια τέτοιου είδους άσκηση θα πρέπει να σταλεί συνήθως ένα γράμμα (παράρτημα Θ) σε όλες τις Υπη-

ρεσίες και τα ανεξάρτητα άτομα τα οποία θα ανταποκρίνονται σε μια κλήση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, αναφέροντας ότι η άσκηση επικοινωνιών θα διενεργηθεί σε μια συγκεκριμένη ημέρα και ζητώντας από τον αποδέκτη (λήπτη) να συμπληρώσει ένα έντυπο, το οποίο τους έχει επίσης δοθεί και στο οποίο αναφέρεται η ώρα που έγινε η κλήση, το ακριβές μήνυμα καθώς και σύντομες σημειώσεις όπου θα αναφέρονται οι ενέργειες που θα είχαν γίνει, εάν επρόκειτο για κλήση που αναφερόταν σε πραγματικό συμβάν έκτακτης ανάγκης. Όταν αυτά τα έντυπα επιστρέψουν στο αεροδρόμιο, είναι πιθανόν να γίνει μια έρευνα (ανάλυση) όσον αφορά τον χρόνο που καταναλώθηκε για τηλεφωνήματα και την ποσότητα της παρεχόμενης βοήθειας που θα είχε προστρέξει στο αεροδρόμιο. Είναι σύνηθες να αποστέλλονται στα αεροδρόμια απαντήσεις όπου αναφέρεται ότι δεν ελήφθη κανένα τηλεφώνημα και κατόπιν να γίνεται γνωστό ότι η αδυναμία επικοινωνίας συνέβη λόγω αλλαγής αριθμού τηλεφώνου. Αυτές οι ασκήσεις δεν κοστίζουν και έχουν μεγάλη αξία. Όλα τα μηνύματα από το αεροδρόμιο πρέπει να ξεκινούν με τη λέξη «άσκηση».

1.1. Η ανάλογη αρχή, η οποία μπορεί να είναι ο Αερολιμενάρχης του αεροδρομίου ή ο ΥΑΕΚΑΑ, η οποία έχει αποφασίσει ότι θα γίνει άσκηση επικοινωνιών, θα επιλέξει την ημερομηνία της άσκησης και θα προετοιμάσει τα έγγραφα των παραρτημάτων «Θ» και «Ι».

Τα κατωτέρω παραδείγματα μπορεί να τροποποιηθούν ώστε να ταιριάζουν στις τοπικές απαιτήσεις.

1.2. Τα έγγραφα μπορεί να εκδοθούν αρκετά πριν από την άσκηση και είναι προτιμότερο να σταλούν τρεις ημέρες πριν γίνει η άσκηση, καθώς υπάρχει ο κίνδυνος αυτό το έντυπο να μην είναι διαθέσιμο τη στιγμή της κλήσης ή ακόμη και να χαθεί.

1.3. Ο χρόνος της άσκησης δε θα πρέπει να αποκαλυφθεί σε κανέναν εκτός εάν είναι απαραίτητο για λόγους σχεδιασμού. Το ιδανικό θα ήταν ο ακριβής χρόνος να μην είναι γνωστός σε κανέναν ο οποίος θα πρέπει να απαντήσει στην κλήση (για την άσκηση), αλλά για καθαρά διοικητικούς λόγους ίσως είναι δύσκολο να επιτευχθεί. Υποτίθεται ότι ο κάθε επικεφαλής αξιωματικός (προϊστάμενος) θα διαφυλάξει την εμπιστευτική πληροφορία στην οποία έχει πρόσβαση.

1.4. Όταν η άσκηση έχει ολοκληρωθεί το έντυπο που επιστρέφεται θα πρέπει να διερευνηθεί γιατί μπορεί να προκύψουν μειονεκτήματα και λάθη στο υπάρχον ΣΑΕΚΑΑ.

Η ανάλυση αυτή θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τους υπεύθυνους για το ΣΑΕΚΑΑ και κάθε αλλαγή ή βελτίωση που κρίνεται αναγκαία θα πρέπει να συζητηθεί με τις διάφορες εξωγενείς Αρχές που εμπλέκονται σ' αυτό (ΣΑΕΚΑΑ).

1.3. Είναι χρήσιμο να εκδοθεί μια αναφορά, με όλες τις συλλεχθείσες πληροφορίες, και να δοθεί η δυνατότητα να γίνει μιας συγκεκριμένης μορφής κριτική από όλους τους συμμετέχοντες στην άσκηση. Αυτό θα έχει την μορφή συμπεράσματος (αποτελέσματος) στην όλη άσκηση και θα δώσει την εντύπωση σε όλους τους συμμετέχοντες ότι η συμβολή τους ήταν πολύτιμη και έχει εκτιμηθεί δεόντως.

2. Ασκήσεις κινητοποίησης, ασκήσεις χειρισμού τραυματιών

Μετά από την άσκηση επικοινωνίας θα πρέπει να γίνουν ασκήσεις κινητοποίησης και χειρισμού τραυματιών ξεχωριστά, οι οποίες θα έχουν σαν αποτέλεσμα να δώσουν σημαντικές πληροφορίες και εμπειρία στις ανεξάρτητες μονάδες χωρίς να εμπλέκουν πολύ μεγάλο αριθμό ατόμων, μηχανημάτων και εξοπλισμού. Αυτές οι ασκήσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν προκαταρκτικές της κύριας (μεγάλης) επιχειρησιακής άσκησης.

3. Επιχειρησιακές ασκήσεις

Οι επιχειρησιακές ασκήσεις είναι πιο πολύπλοκες και είναι πιο δύσκολο να οργανωθούν, επιφυλάσσοντας πάντα κάποια στοιχεία έκπληξης. Είναι απαραίτητο να δοθούν πληροφορίες (συμβουλές) από τους προϊσταμένους της τοπικής Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, της Αστυνομίας και του ΕΚΑΒ. Επίσης πιθανόν να χρειαστεί να σχεδιαστεί η άσκηση μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή της ημέρας ή σε μια προσυμφωνηθείσα ημέρα ώστε να καλυφθούν οι απαιτήσεις σε τοπικό επίπεδο. Καθώς δεν μπορεί κάποιος να διοργανώσει μια άσκηση χωρίς την συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων, θα πρέπει να προηγηθεί κάποια συζήτηση, αλλά παρ όλα αυτά ίσως να είναι δυνατόν να μη γίνει γνωστή η «ακριβής» ώρα που θα γίνει η άσκηση και κάποιες από τις λεπτομέρειες να διευθετηθούν αργότερα (κερδίζοντας έτσι σε αντικειμενική παρατήρηση). Είναι πολύ σπάνιο να μπορέσει κάποιος να ελέγξει (δοκιμάσει) όλα τα επιμέρους στοιχεία ενός αεροπορικού ατυχήματος που προσομοιάζεται σε μια άσκηση, εκτός από την περίπτωση πολύ μικρών περιστατικών. Τα ακόλουθα στοιχεία μπορεί να ελεγχθούν ξεχωριστά ή σε συνδυασμό ανά 2 ή 3. Το να προσπαθήσει κανείς να συνδυάσει περισσότερα στοιχεία, οδηγεί σε ανεπαρκή παρατήρηση και μείωση του οφέλους από την άσκηση. Αυτά μπορεί να είναι:

3.1. Η πυρόσβεση από την μονάδα του αεροδρομίου με ενίσχυση και μεταφορά νερού από την Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης.

3.2. Ένα σχεδιασμένο αεροπορικό ατύχημα χωρίς φωτιά αλλά με μια πολύπλοκη διαδικασία διάσωσης όπου εμπλέκονται πολλοί τραυματίες. Μέσα από αυτή τη διαδικασία θα μπορούσε να ελεγχθεί (δοκιμαστεί) η υπηρεσία πυρόσβεσης και διάσωσης του αεροδρομίου με πιθανή υποστήριξη από την τοπική Πυροσβεστική Υπηρεσία και το προσωπικό των ασθενοφόρων (ΕΚΑΒ).

3.3. Η εκκένωση και η μεταφορά των τραυματιών από το αεροσκάφος, ο έλεγχος των διαδικασιών του ΕΚΑΒ και των νοσοκομείων, το στήσιμο των σταθμών επιλογής-διαλογής τραυματιών, η προσέλευση των γιατρών, η δυνατότητα της Αστυνομίας, να διαχωρίζει στο χώρο του ατυχήματος άτομα που νοσούν από αυτά που παρευρίσκονται αλλά δε νοσούν, είτε είναι συνεπιβάτες των ή οποιοιδήποτε άλλοι. Σε τέτοιου είδους ασκήσεις είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι σχετικές ευθύνες της Πυρ. Υπηρεσίας και των Ιατρικών Υπηρεσιών. Από τη στιγμή που ένα άτομο έχει μεταφερθεί από το αεροσκάφος, η μετέπειτα φροντίδα του αποτελεί ευθύνη των Ιατρικών Υπηρεσιών, έτσι ώστε η Πυροσβεστική Υπηρεσία να μπορέσει να επιστρέψει στις δικές της αρμοδιότητες πυρόσβεσης και διάσωσης. Η αποτυχία όσον αφορά την αναγνώριση αυτού του γεγονότος θα έχει σαν αποτέλεσμα τη σύγχυση και την άσκοπη σπατάλη προσπαθειών.

3.4. Ο έλεγχος του πλήθους και η διατήρηση των συντριμμιών του αεροσκάφους για λόγους έρευνας και μελέτης των αιτιών του ατυχήματος.

3.5. Ο έλεγχος του σημείου που ξέσπασε η φωτιά και οι επικοινωνίες.

3.6. Η τοποθέτηση του «ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ» στον χώρο του ατυχήματος.

3.7. Υπάρχουν πάρα πολλές παράμετροι οι οποίες μπορεί να εισαχθούν στην άσκηση και είναι προφανές ότι θα πρέπει να υπάρξει προσομοίωση με πραγματικό συμβάν στα πλαίσια μιας άσκησης. Για παράδειγμα σπάνια είναι δυνατόν να δημιουργηθεί μια αρκετά μεγάλη φωτιά η οποία θα απασχολήσει την Πυροσβεστική Μονάδα του αεροδρομίου μέχρι να έλθει για ενίσχυση η Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης. Αυτή η δυσκολία μπορεί να υπερπηδηθεί, καθυστερώντας την ανάφλεξη, μέχρι να έλθει η Πυροσβεστική Υπηρεσία της πόλης. Οι τραυματίες πρέπει να σηματοδοτηθούν (να τοποθετηθούν σ' αυτούς πινακίδες) ή να τους δημιουργήσουν «προσομοιάζοντα» τραύματα (μακιγιάζ, εφέ κ.λπ.) έτσι ώστε να μπορέσουν να δράσουν οι μονάδες διαχωρισμού και περίθαλψης τραυματιών. Κατόπιν συμφωνιών με τους τοπικούς φορείς, θα μπορέσουν να συμμετέχουν αρκετά άτομα παίζοντας το ρόλο του τραυματία, και με ένα ρεαλιστικό μακιγιάζ και κάποιο ταλέντο υποκριτικής θα μπορέσει να δοθεί το επιθυμητό δραματικό στοιχείο στο συμβάν (άσκηση). Η παροχή σε τέτοιο επίπεδο είναι μικρή και περιορίζεται συνήθως στην κάλυψη των εξόδων μεταφοράς των συμμετεχόντων σαν τραυματιών στην άσκηση καθώς και στην προσφορά ενός αναψυκτικού μετά το πέρας της άσκησης.

3.8. Όταν ένα αεροδρόμιο λειτουργεί κατά τη διάρκεια της νύχτας, είναι αναγκαίο να διενεργούνται και εναλλακτικές ασκήσεις σε νυχτερινές ώρες, πράγμα που δημιουργεί μεγαλύτερες δυσκολίες και πιθανόν να απαιτήσει την ύπαρξη ειδικών εξαρτημάτων για φωτισμό.

4. Θα ήταν καλό να προσκληθούν οι τοπικοί αντιπρόσωποι των Μ.Μ.Ε. να παρακολουθήσουν την επιχειρησιακή άσκηση και να υπάρχει κοντά τους κάποιος που θα τους ενημερώνει για τα τεκταινόμενα. Εάν δεν ενημερωθούν τα Μ.Μ.Ε. περί της διενέργειας άσκησης στο αεροδρόμιο, πιθανόν η έντονη κινητικότητα και δραστηριότητα στο χώρο του αεροδρομίου να παρεξηγηθεί, πιθανόν να δημιουργηθούν εσφαλμένα συμπεράσματα και αδικαιολόγητη ανησυχία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Θ

ΓΡΑΜΜΑ ΑΣΚΗΣΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Αριθμός Πρωτ. :…………………………

Αγαπητέ……………………..…,

Κρίνεται σκόπιμο να διενεργηθεί μια «Άσκηση Επικοινωνιών» στο …….ώστε να ελεγχθεί η αποτελεσματικότητα ενός τομέα του Σχεδίου Εκτάκτου Ανάγκης του αεροδρομίου. Σε μια άσκηση τέτοιας μορφής η κλήση προέρχεται από το αεροδρόμιο χρησιμοποιώντας το πρόθεμα «ΑΣΚΗΣΗ» σ ένα υποτιθέμενο ατύχημα και όλες οι συμβαλλόμενες Υπηρεσίες παρακαλούνται να καταγράψουν στο επισυναπτόμενο έντυπο τις λεπτομέρειες, τις κλήσεις που έλαβαν, το χρόνο που ελήφθη το μήνυμα καθώς και οι ενέργειες που θα έπρεπε να γίνουν σε περίπτωση που αυτό ήταν πραγματικό συμβάν.

Για να γίνει η άσκηση περισσότερο ρεαλιστική, ο χρόνος που θα δοθεί το αρχικό μήνυμα δε θα αποκαλυφθεί. Φυσικά δε θα είναι απαραίτητο να προστρέξουν στην πραγματικότητα ή να μετακινηθούν τα Π.Ο.

Όπως θα καταλάβετε η ακριβής χρονομέτρηση είναι απαραίτητη για να γίνει η τελική ανάλυση, γι αυτό θα ήταν πολύ σημαντικό το ρολόι αναφοράς σας να δείχνει την ώρα ……….(ίδια ώρα).

Ελπίζω το έντυπο να είναι πλήρως ενημερωτικό και επίσης εσωκλείω ένα φάκελο με διεύθυνση, σφραγισμένο και με γραμματόσημο για να μου το στείλετε.

Οι λεπτομέρειες των ενεργειών που θα έχετε κάνει είναι πολύ σημαντικές, ιδιαίτερα εάν οι ανταποκρίσεις σας είναι περιορισμένες ή καθυστερημένες λόγω τρεχουσών υποχρεώσεων. Εάν παρέλθει η ημέρα και δεν έχει λάβει καμία κλήση, το έντυπό σας θα πρέπει να επιστραφεί με αυτήν την πληροφορία.

Φιλικά

(Ονοματεπώνυμο Αερολιμενάρχη)
Αερολιμενάρχης Αεροδρομίου

Εσωτερικά	**Εξωτερικά**
Αερολιμενική Αρχή	Δ/της Πυρ. Υπηρεσίας Πόλης
Υ.Ε.Ε.Κ.	Διοικητής ΕΚΑΒ
Προϊστάμενος Πυρ. Υπηρεσίας	Διευθυντής Νοσοκομείου ή
Προϊστάμενος Ιατρικών Υπ. Αεροδρομίου	Κέντρου Υγείας
Αστυνομία α/δ ή Υπηρεσία Security	Δρ. ....
	Δρ. ....
	Δρ. ………………

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΑΣΚΗΣΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Αριθμός Πρωτ. :….……….……..

Ο αναφέρων αξιωματικός:…………………………….………………..

Διεύθυνση:…………………………………………….………………….

…………………………………………………….………..……….

Χρόνος (ώρα) τηλ. Κλήσης:……………………(σε 24ωρη βάση)……..

Λεπτομέρειες όσον αφορά την κλήση:……………………….………

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

Χρησιμοποιήθηκε το πρόθεμα "ΑΣΚΗΣΗ":………………………..

Υπήρξε κάποια δυσκολία στο να λάβετε όλες τις λεπτομέρειες………

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

Τι ανταπόκριση θα κάνετε εσείς (ή η Υπηρεσία σας)…………………

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

Έχετε κάποια πρόταση, αναφορικά με αυτήν την άσκηση, η οποία κατά την άποψή σας θα μπορούσε να βελτιώσει τη μετάδοση των κλήσεων για περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης, οι οποίες προέρχονται από το αεροδρόμιο…………………………………………………………..

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

…………………………………………………………………………….

<u>ΣΗΜΕΙΩΣΗ</u>: Παρακαλείσθε να αποστείλετε αυτό το έντυπο, συμπληρωμένο κατάλληλα, ανάλογα με τις περιστάσεις, όχι αργότερα από……………..……, χρόνος που αναφέρεται στον επισυναπτόμενο σφραγισμένο με γραμματόσημο και διεύθυνση φάκελο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ

ΑΡΧΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΖΩΝΩΝ,
ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Οι αρχές αυτές έχουν σχεδιαστεί ώστε να επιτευχθεί συνολικός έλεγχος, και το σύστημα αυτό αναπτύσσεται πάνω σε μια προοδευτική βάση.

Συνίσταται στον καθορισμό ζωνών:

ΖΩΝΗ 1:

Αυτή η περιοχή αφορά το αεροσκάφος και/ή τα συντρίμμια του, μέσα στην οποία περιοχή θα λειτουργήσει η προστρέχουσα Πυροσβεστική Υπηρεσία με σκοπό τον έλεγχο της φωτιάς και τη διάσωση των επιβαινόντων.

ΖΩΝΗ 2:

Αυτή η περιοχή επιλέγεται προσήνεμα της ζώνης 1 και καθορίζεται σαν ζώνη διαλογής τραυματιών. Εδώ οι προτεραιότητες είναι η αρχή της παροχής ιατροφαρμακευτικής φροντίδας καθώς και η μεταφορά των τραυματιών στα νοσοκομεία και αυτών που έχουν υποστεί σοκ στα αντίστοιχα κέντρα παροχής ανάλογης φροντίδας.

ΖΩΝΗ 3:

Αυτή η περιοχή επιλέγεται στην κοντινότερη περιοχή με την ζώνη 2, όπου το έδαφος είναι σταθερό (όχι σαθρό και επικίνδυνο από κάθε άποψη) και καθορίζεται σαν "Σημείο φόρτωσης των Ασθενοφόρων".

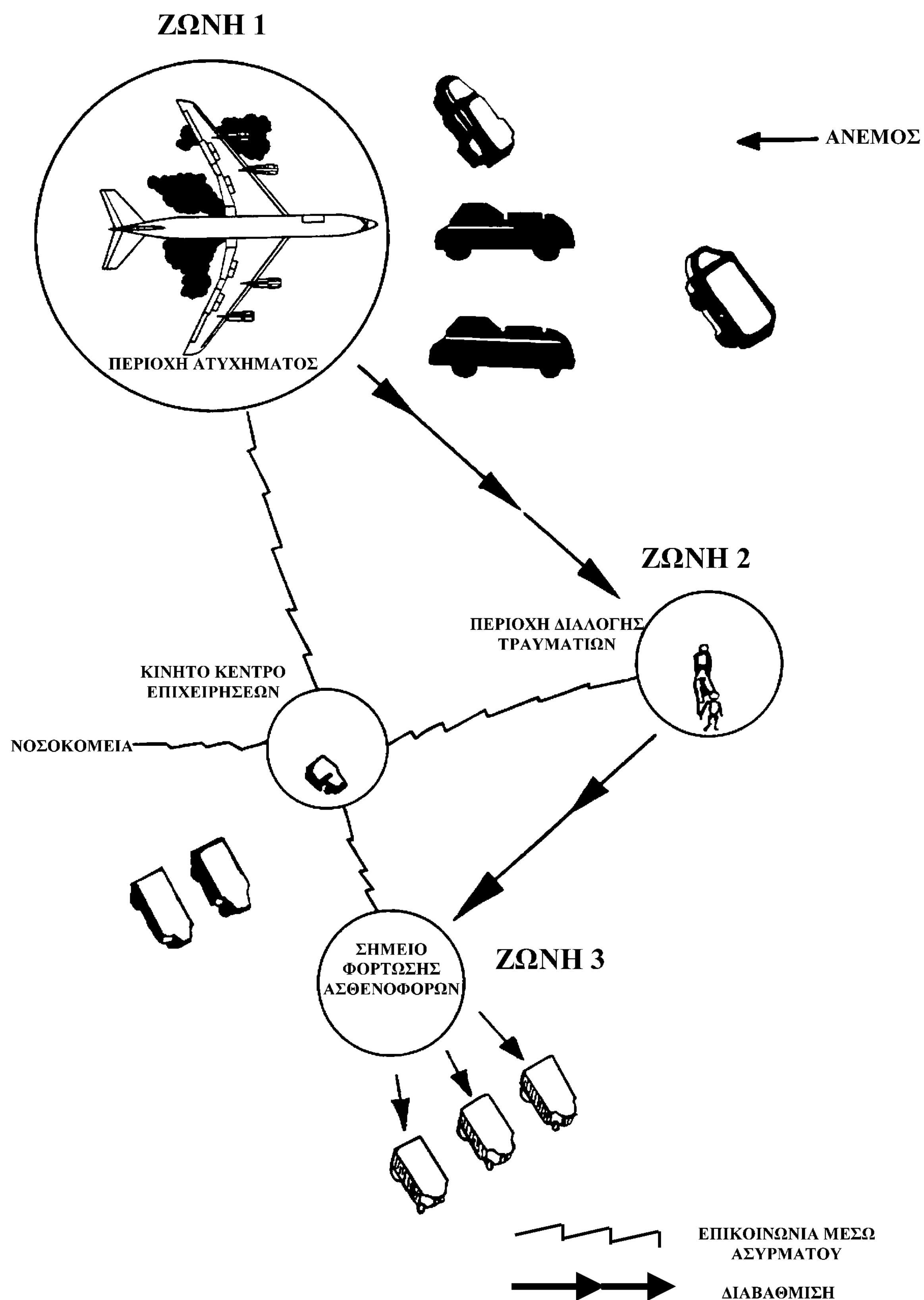
Κινητό Κέντρο Επιχειρήσεων:

Αυτό θα ορισθεί κοντά στις ζώνες 1 και 2. Σε αυτό το σημείο ο "ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ" θα έχει συνολικό έλεγχο και εποπτεία όλου του συμβάντος. Θα πρέπει να έχει γραμμές επικοινωνίας με κάθε ένα από τους υπεύθυνους των ζωνών 1,2 και 3. Επιπλέον θα πρέπει να έχει επικοινωνία με τα νοσοκομεία της περιοχής. Οι επικοινωνίες μπορούν να γίνονται με τη χρήση multi-channel radio links για επικοινωνία με την Πυροσβεστική Υπηρεσία, την Αστυνομία και τα ασθενοφόρα ή δια μέσου φορητών ραδιοσυχνοτήτων που θα λειτουργούν σε κάποια κοινή συχνότητα.

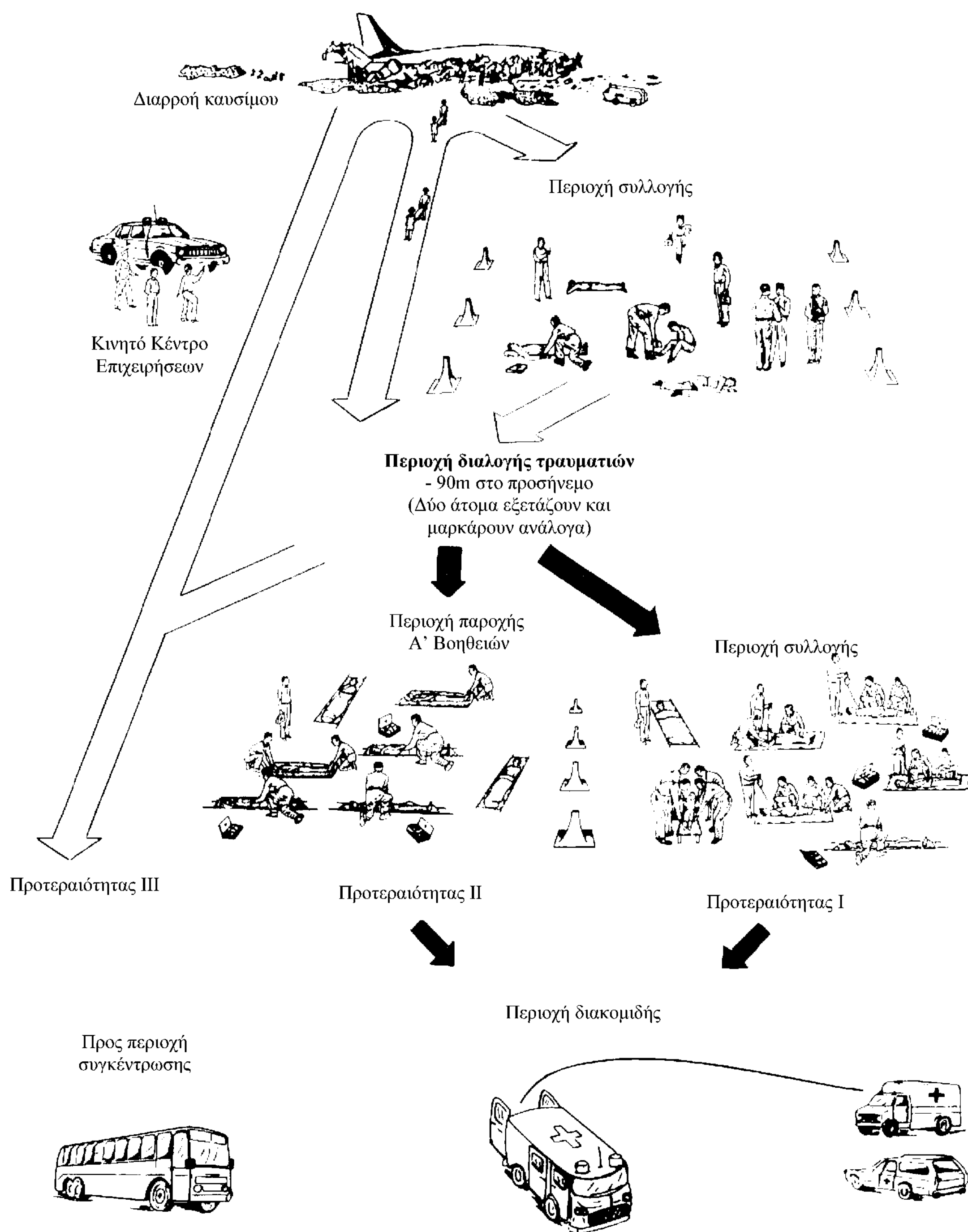
Ένα Σχέδιο Καθορισμού Ζωνών διαφαίνεται στο Παράρτημα Λ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Λ

ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΖΩΝΩΝ (Βρετανική έκδοση)



ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΖΩΝΩΝ (Έκδοση I.C.A.O.)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Μ

ΚΑΡΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ (ΚΑΤ) - Πρόσθια Όψη

Τα κίτρινα άκρα της κάρτας, που είναι αποσπώμενα χρησιμοποιούνται για την αναγνώριση των τραυματιών κατά την μεταφορά τους στο νοσοκομείο και φυλάγονται, το ένα από το προσωπικό που παρέχει τις πρώτες βοήθειες και ένα από τον οδηγό του ασθενοφόρου οχήματος. Διαχωρίζονται ανάλογα με το νοσοκομείο προορισμού.

№ 300001 A

№ 300001 A

№ 300001 A — Αριθμός κάρτας

Ώρα πρώτης σταθεροποίησης της κατάστασης του τραυματία.

Όνομα τραυματιών (εφόσον είναι γνωστό)

Το κεντρικό κομμάτι της κάρτας τοποθετείται στο χέρι του τραυματία

Διεύθυνση τραυματιών (εφόσον είναι γνωστή)

Πόλη και χώρα προέλευσης των τραυματιών (εφόσον είναι γνωστή)

Πόλη και χώρα προέλευσης των τραυματιών (εφόσον είναι γνωστή)

ΜΑΥΡΗ ΛΩΡΙΔΑ
Αποθανόντες

0 — № 300001 A

Αποσπώνται τα τρία τελευταία τμήματα της κάρτας σε περίπτωση ***Θανάτου***

ΚΟΚΚΙΝΗ ΛΩΡΙΔΑ-Προτεραιότητα Ι
Λαγός-Άμεση Φροντίδα

I — № 300001 A

Αποσπώνται τα δύο τελευταία τμήματα της κάρτας σε περίπτωση ***Προτεραιότητας Ι***

ΚΙΤΡΙΝΗ ΛΩΡΙΔΑ-Προτεραιότητα ΙΙ
Χελώνα- Φροντίδα με καθυστέρηση

II — № 300001 A

Αποσπάται το τελευταίο τμήμα της κάρτας σε περίπτωση ***Προτεραιότητας ΙΙ***

ΠΡΑΣΙΝΗ ΛΩΡΙΔΑ-Προτεραιότητα ΙΙΙ
Ε***κτός ασθενοφόρου***- Ελάχιστη φροντίδα απαιτείται

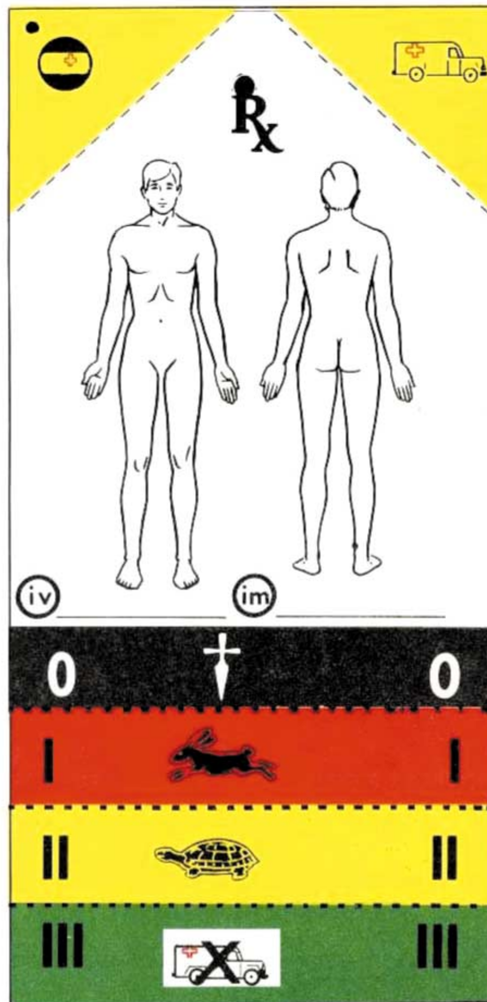
III — № 300001 A

Παραμένει ολόκληρη η κάρτα σε περίπτωση ***Προτεραιότητας ΙΙΙ***

<u>ΣΗΜΕΙΩΣΗ:</u> Εάν η κατάσταση της υγείας του τραυματία επιδεινώνεται, τροποποιείται ανάλογα και το είδος της κάρτας που χρησιμοποιείται.

ΚΑΡΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ (ΚΑΤ) - Οπίσθια Όψη

Το αριστερό τμήμα, της κίτρινης κορυφής, της κάρτας αναγνώρισης τραυματιών δίνεται στο νοσοκομείο που διακομίζεται και το δεξιό άκρο της κάρτας αναγνώρισης τραυματιών δίνεται στον οδηγό του ασθενοφόρου



Ενδεικτική τοποθέτηση στο σώμα του αρχικού σημείου τραυματισμού του θύματος

Μετά την συντομογραφία **iv** καταγράφονται οι τυχόν ενδοφλέβιες ενέσεις που έχουν γίνει στον τραυματία

Μετά την συντομογραφία **im** καταγράφονται οι τυχόν ενδομυϊκές ενέσεις που έχουν γίνει στον τραυματία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ν

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

	ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	ΤΗΛΕΦΩΝΑ
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		

2. Ισχύς της απόφασης από δημοσιεύσεως στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ελληνικό, 25 Σεπτεμβρίου 2003

Ο Διοικητής

ΣΤ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr – e-mail: webmaster @ et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000-4
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 157**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πλ. Ελευθερίας 1	**(2810) 396 409**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Αγ. Ειρήνης 10	**(22510) 37 181**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 37 187**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 40 σελίδες 1 euro.
- Για τα ΦΕΚ από 40 σελίδες και πάνω η τιμή προσαυξάνεται κατά 0,05 euro για κάθε επιπλέον σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	Μηνιαίο	60	Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	Ετήσιο	75
Α΄ και Β΄	3μηνιαίο	75	Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)	Ετήσιο	75
Α΄, Β΄ και Δ΄	3μηνιαίο	90	Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	Ετήσιο	75
Α΄	Ετήσιο	180	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	75
Β΄	Ετήσιο	210	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	75
Γ	Ετήσιο	60			
Δ΄	Ετήσιο	150			
Παράρτημα	Ετήσιο	75			

Η τιμή πώλησης του Τεύχους Α.Ε. & Ε.Π.Ε. σε μορφή CD - rom για δημοσιεύματα μετά το 1994 καθορίζεται σε 30 euro ανά τεμάχιο, ύστερα από σχετική παραγγελία.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 0,15 euro ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Σε έντυπη μορφή: Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531 euro	Σε έντυπη μορφή: Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512 euro	Από το Internet: Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531 euro	Από το Internet: Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512 euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	205	10,25	176	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	293	14,65	205	10,25
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	293	14,65	147	7,35
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	147	7,35	88	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	30	1,50	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	59	2,95	30	1,50
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.054	102,70	587	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	205	10,25	88	4,40
Α΄, Β΄ και Δ΄			352	17,60

Το κόστος για την ετήσια συνδρομή σε ηλεκτρονική μορφή για τα προηγούμενα έτη προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του έτους 2003 κατά 6 euro ανά έτος παλαιότητας και κατά τεύχος

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ